


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE
RI
TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE



Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt

von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart.

Von

E. Fitger.

Mit einer Vorbemerkung von Professor Dr. E. Francke.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Die

wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt

von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart.

Von

E. Fitger.

Mit einer Vorbemerkung von Professor Dr. E. Francke.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Vorbemerkung
zu der Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Die deutsche Seeschiffahrt hat in den letzten Jahrzehnten eine Entwicklung von außerordentlicher Bedeutung durchgemacht. Die Umwälzung im Verkehr und die Fortschritte im Schiffsbau haben dazu ebenso beigetragen wie die Konzentration des Betriebes und die Anhäufung von Kapitalien in der Reederei. Das Dampfschiff hat das Segelschiff zurückgedrängt, an Stelle des Holzes als Baumaterial sind Eisen und Stahl getreten, die Zahl der Schiffe ist gesunken, ihre Größe aber, Tragfähigkeit und Schnelligkeit enorm gewachsen, demgemäß auch die Zahl der Reisen, die Länge der durchmessenen Strecken, die Zahl der beförderten Passagiere und die Massen der Frachtgüter. Von dem Binnenmeere der Ostsee ist der Schwerpunkt nach der Nordsee, dem Zugang zum Weltverkehr, verlegt. Hier liegen Hamburg und Bremen, in denen zwar nur ein Drittel unserer Seeschiffe, aber vier Fünftel des gesamten Tonnengehalts unserer Handelsflotte beheimatet sind. Und jeder dieser beiden Häfen hat durch große Aktiengesellschaften unter genialer Leitung Flotten geschaffen, die in jeder Hinsicht den ersten Rang unter allen Handelsmarinen der Welt einnehmen.

Für den Socialpolitiker mußte sich angesichts dieser Entwicklung, bei dem Mangel an wissenschaftlichen Arbeiten auf diesem Gebiet die Frage aufwerfen: Wie haben diese Veränderungen auf die Zusammensetzung, die Lebensbedingungen, die Arbeitsverhältnisse der Schiffsbesatzung gewirkt? Wie sind ihre Rechtsverhältnisse geordnet? Wie ist gegenwärtig ihre gesamte Lage? Der Antwort hierauf ist die wissenschaftliche Untersuchung gewidmet, die der Verein für Socialpolitik in seiner Ausschußsitzung vom 6. Januar 1901 zu Berlin auf Antrag von Otto Wittelshöfer-Wien anzustellen beschlossen hat. Zur Vorbereitung dieser Enquete wurde ein Unterausschuß gewählt, in den eintraten: Chefredakteur Fitger-Bremen, Dr. Francke-Berlin, Dr. Heckscher-Hamburg, Dr. von Philippovich-Wien (an Stelle des uns durch

den Tod entrissenen Wittelshöfer), Dr. Sombart-Breslau, Dr. Toennies-Altona (jetzt Eutin); mit der Leitung der Arbeiten wurde der Unterzeichnete betraut. Dieser Unterausschuß trat am 24. März 1901 in Hamburg zu einer Sitzung zusammen, der auch der Vorsitzende des Vereins für Socialpolitik, Dr. Schmoller-Berlin, beiwohnte. Der hier entworfene Arbeitsplan fand dann die Genehmigung des Hauptausschusses in der bei der Generalversammlung des Vereins am 22. Sept. 1901 in München abgehaltenen Sitzung; einige Änderungen wurden dann noch in einer Ausschußsitzung vom 22. Dezember 1901 in Berlin beschlossen. Das Programm der Untersuchung ist nunmehr folgendes:

Als allgemeine Einleitung sollen der „Enquete über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter“ drei Abhandlungen vorausgeschickt werden, von denen die eine die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des vorigen Jahrhunderts bis auf die Gegenwart (Chefredakteur Fitger-Bremen), die zweite die historisch-rechtliche Gestaltung des Arbeitsverhältnisses bis zum Jahr 1860, bis zur Einführung des deutschen Handelsgesetzbuchs (Dr. Pappenheim-Kiel) und die dritte die Darstellung der gegenwärtigen Rechtsordnung des Arbeitsvertrages (Dr. Francke-Berlin) schildern wird. Für die Untersuchung selbst ist das deutsche Gebiet in einzelne Abteilungen geschieden worden, die von Westen nach Osten sind: 1. Emshäfen (Navigationslehrer Spillmann-Papenburg); 2. Bremen und andere Weserhäfen (Dr. Böhmert, Direktor des Statist. Amts in Bremen); 3. Hamburg und Nachbarhäfen (Dr. Heckscher-Hamburg); 4. Ostseehäfen in Schleswig-Holstein mit Lübeck (Dr. Toennies-Eutin); 5. mecklenburgische Häfen (Syndikus Dr. Rasmus-Rostock); 6. Stettin und Nachbarhäfen (Syndikus Dr. Meister-Stettin); 7. West- und ostpreuß. Häfen (Referent noch nicht bestimmt). Außerdem hoffen wir durch die freundliche Vermittlung des Deutschen Seefischereivereins eine Arbeit über die Verhältnisse der in der Seefischerei thätigen Arbeiter zu bekommen. Um jedoch für die Beurteilung der Lage der deutschen Seeleute den richtigen Maßstab zu erhalten, sollen auch die Verhältnisse in den Hauptschiffahrtsländern des Auslandes berücksichtigt werden. Für Großbritannien hat sich Herr Henry W. Macrosty-London, für Frankreich Herr Léon de Seilhac vom Musée Social in Paris, für Norwegen die Herren N. Rygg und A. Th. Kiaer, Sekretäre vom Statistischen Centralbureau in Christiania, bereit erklärt; für die Vereinigten Staaten von Amerika sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen. Endlich wird für Österreich, vielleicht auch mit

Hinzunahme **Ungarns**, auf Anregung Dr. v. **Dorn's**-Wien, eine eigene größere Abhandlung geliefert werden, bei der namentlich verschiedene Herren der Seebehörde in Triest thätig sind.

Um eine einheitliche Ordnung der Untersuchung und eine gewisse Übereinstimmung — schon wegen der Vergleichbarkeit der einzelnen Arbeiten — zu ermöglichen, wurde den Herren Mitarbeitern auf Wunsch des Unterausschusses ein Fragebogen übergeben, für dessen Abfassung wir Herrn Dr. **Toennies** zu großem Danke verpflichtet sind. Diese Anleitung giebt einen erschöpfenden Einblick in die Art, wie die Enquete geplant ist, und möge darum nachstehend im Wortlaut folgen:

A. Es ist zunächst eine Nachricht über den **Stand** und die neuere **Entwicklung der Seeschiffahrt** in den einzelnen Häfen erwünscht; es wird also um Daten sich handeln, betreffend a) Zahl und Art der Reedereien (Einzel-, Gesellschafts-), Aktienkapital — Segelschiffahrt und Dampfschiffahrt; Arten der Fahrt — Größe und Ausrüstung der Schiffe — technische Neuerungen; b) Rentabilität der Reedereien — möglichst nach 10jährigem Durchschnitt — mit Berücksichtigung der Abschreibungsmethoden. — Hieran werden folgende Fragen in betreff der seemännischen Arbeiter sich anknüpfen:

Wie groß ist die **Zahl** (genaue oder annähernde) der in den Jahren 1901 und 1902 im Hafen X an- bezw. abgemusterten

1. Matrosen (einschl. Leichtmatrosen und Jungen),
2. Heizer,
3. Kohlenzieher („Trimmer"),
4. Stewards und anderes Bedienungspersonal,
5. Schiffsköche und anderes Küchenpersonal,
6. andere Personen im Range der Gemeinen (Arbeiter)?

Besonders sind immer (für Dampfschiffe) die beiden großen Hauptgruppen ins Auge zu fassen: 1. Deck-, 2. Maschinenpersonal.

B. Welche **Heuern** resp. Gagen wurden diesen Kategorien bewilligt? — Welche Unterschiede waren dabei bemerkbar? nach a) großer Fahrt, b) kleiner Fahrt, c) Küstenfahrt, d) Seefischerei? — Welche Unterschiede zwischen Segel- und Dampfschiffen, Schnelldampfern, Fracht- und Postdampfern? — Wie verteilen sich die Anmusterungen der Zahl nach auf die Arten der Fahrt und auf die Arten der Schiffe?

Bestehen Unterschiede in Bezug auf die Heuersätze zwischen den einzelnen Reedereien? Zwischen großen Aktiengesellschaften und kleinen Reedereien? Finden Vereinbarungen zwischen Reedereien in Bezug auf Lohnhöhe statt? — Werden irgendwo Kleider (Uniformen) geliefert? Wo es geschieht, werden diese auf die Heuersätze **angerechnet**? — Bestehen Unterschiede in der Heuer, je nachdem der betr. Dienst im ersten, zweiten oder einem späteren Jahre geleistet wird? Besteht im allgemeinen Überangebot oder Mangel an Arbeitskräften? besonders an geschulten? wirkt die allgemeine Lage der Industrie und des Arbeitsmarktes darauf? wird die Tüchtigkeit nur nach der „Fahrzeit" bemessen, oder welche anderen Kriterien gelten dafür? Werden **unbefahrene** Leichtmatrosen? Heizer? Kohlenzieher? Stewards? oder anderes Personal angemustert? zu welchen Heuersätzen? — Welche Vergütungen (Arbeitslöhne in Geld) werden außer und neben den Heuern gegeben? Wird Bergungslohn be-

willigt? finden Anheuerungen mit Selbstbeköstigung statt? wie hoch wird diese dann gerechnet? wie hoch wird sonst der Geldwert der Kost an Bord geschätzt? — Besteht für die Dauer des Aufenthalts in Häfen sog. Landgage? von welchem Tage an gilt diese? — Oder wird Stundenlohn für Arbeit im Hafen gezahlt? Wie hoch ist dieser Stundenlohn? für die einzelnen Kategorien? — welcher Stundenlohn für Sonntagsarbeit? für Nachtarbeit? — Wie stellt sich das Jahreseinkommen (annähernd) für die einzelnen Kategorien von Seeleuten, bei billiger Berechnung der Kost (freies Logis an Bord kommt nur für Unverheiratete in Betracht und kann allgemein außer Ansatz bleiben)? — Findet regelmäßig Abmusterung der gesamten Mannschaft oder einzelner Teile (Deck- oder Maschinenpersonal) im Heimatshafen statt? oder in welchem Verhältnisse? — Findet freie Beförderung nach den Schiffen statt, auch wenn dieselben z. B. im Strom liegen? — Was gilt insbesondere über Lohnverhältnisse auf Fischereifahrzeugen und Seeschleppern? auf Vergnügungsdampfern? — Findet der Seemann in der Regel während des ganzen Jahres Beschäftigung? wie weit wirkt sein eigener Wille oder wirken die Arbeitsverhältnisse auf die Dauer seiner Nichtbeschäftigung (des Aufenthalts im Heimathafen oder sonst an Land)? geht die Tendenz auf kontinuierliche oder diskontinuierliche Beschäftigung? — Sind Tarifverträge geschlossen? werden diese gehalten, und wie haben sie sich bewährt?

C. Welche Arbeitszeit ist Regel a) auf der See („Wachensystem"), b) an Land? Wird für Überstunden bezahlt? wie viel? Überstunden auf See? im Hafen? — Bestehen in dieser Hinsicht Unterschiede — nach Fahrt — Arten der Schiffe — Reedereien u. s. w. (wie oben)? Welche Art der Berechnung und Auszahlung des Überstundenlohnes ist üblich? welche Unterschiede bestehen in dieser Beziehung? — Was wird unter „dringender bezw. Not-Arbeit" verstanden? auf See? im Hafen? was ist „dringende Sonntagsarbeit"? — Wie ist im allgemeinen der Wachdienst geregelt? Findet ein Unterschied statt zwischen der Einteilung des Tages von 24 Stunden in Wachen für Zwecke der Journalführung und dem wirklichen praktischen Wachdienst? Welche Unterschiede nach Fahrt? nach Art der Schiffe? nach Reedereien? — Welche ununterbrochenen Ruhepausen sind festgesetzt? werden diese eingehalten? Welche Zeiten werden für Mahlzeiten angesetzt? Wird Wache um Wache gegangen? wird bei schlechtem Wetter erlaubt, unter Deck zu gehen? Finden in Häfen, besonders in auswärtigen, Nachtwachen statt? Befreit die Nachtwache von der Arbeit am Tage? Wird Wachegehen als Überstunden gerechnet? (Bei diesen Fragen sind auch die Offiziere zu berücksichtigen, die in erster Linie als Wachhabende in Betracht kommen.) Wird das Wachsystem durch „Tagelöhnerei" durchbrochen? Hat dies Überanstrengung zur Folge? Gefahren für Schiff und Ladung? — Findet Entschädigung für Mehrarbeit bei Verringerung der Besatzung durch Desertion oder Erkrankung statt? Wird die Mannschaft auch zum Stauen und Löschen angestellt? zum Verholen und Vertäuen? — Was gilt insbesondere über Arbeitszeit auf Fischereifahrzeugen und Seeschleppern? auf Vergnügungsdampfern?

D. Auf welche Art geschieht die Anheuerung? Haben die Heuerbase zugleich Gastwirtschaft? gewähren sie den Seeleuten Logis? suchen sie die Seeleute in deren Logis auf? Ist der Kapitän oder sein Vertreter bei der An- und Abmusterung zugegen? — Welche Heuergebühren werden bezahlt? Besteht eine Taxe? wird diese eingehalten? Wird Vorschuß gegeben? in welcher Höhe? in bar? oder in Form einer vom Heuerbas ausgestellten Note? Werden Naturalien — Aus-

rüstungsgegenstände? andere Waren? in Vorschuß gegeben? Wird die Vorschußnote in Geschäften an Zahlungs-Statt angenommen? welche Preiserhöhungen finden dabei statt?

Besteht ein allgemeines Heuerbureau? seit wann? oder (und?) besondere Heuerbureaus einzelner Reedereien? welcher? seit wann? — Wie ist die Art der Verwaltung? giebt es eine Beschwerde-Kommission? In welchem Verhältnisse tragen die Heuergebühren zur Unterhaltung des Bureaus bei? Welche Unterschiede sind in der Art der Anheuerung seit Bestehen des oder der Heuerbureaus hervorgetreten? Findet auch Anheuerung durch Umfrage direkt auf den Schiffen statt? — Unterhalten die Heuerbase oder Bureaus sogen. Runner? empfangen diese Extragebühren resp. Trinkgelder? — Findet Anheuern in Wirtschaften statt?

Auf welche Zeit geschieht die Anheuerung? welche Kündigungsfristen bestehen?

Sind Heuerbase zugleich Schlafbase? Ist dies polizeilich erlaubt? Oder in welchen Beziehungen stehen sie zu den Schlafbasen? welche Beziehungen haben Heuer- resp. Schlafbase zu anderen Schankwirten, sowie Händlern (mit Ausrüstungsgegenständen 2c.)? Machen Schlafbase und Händler feste Diskontabzüge auf die Vorschußnoten? oder in welcher Form suchen sie sich schadlos zu halten resp. besonderen Gewinn zu erzielen? — Sind Heuerbase Inhaber oder Mitinhaber (offene oder stille Gesellschafter) von Geschäften mit Ausrüstungsgegenständen? — Ziehen die Heuerbase unbefahrene Leute vor? Suchen sie auf häufigen Wechsel der Schiffsbesatzung um ihres Vorteiles willen hinzuwirken? Kommt es z. B. vor, daß sie fremde Seeleute zur Desertion veranlassen? — Sind einzelne Heuerbase besonders für einzelne Reedereien thätig? in welchem Verhältnisse stehen sie zu diesen? Tragen die Reedereien einen Teil der Heuergebühren (z. B. bei zweiten Reisen)? Werden Heuern oder Überstundenlöhne durch die Heuerbase resp. Heuerbureaus ausbezahlt? Wie wirken Vorschüsse auf Gagen? — Nehmen die Heuerbase auch Unteroffiziere und Offiziere an? bestehen dabei besondere Bedingungen?

Läßt sich von seiten der Heuer- resp. Schlafbase eine besondere Behandlung der Leute, die bei ihnen verschuldet sind, beobachten und feststellen? — In welchem persönlichen Rufe stehen sonst die Heuer- und Schlafbase? ist dieser Ruf für begründet zu halten?

Wird bei Annahme von Heizern darauf gesehen, ob diese früher als Trimmer gefahren haben? — Wird sonst auf frühere Berufsthätigkeit Rücksicht genommen?

E. Was läßt sich über die Beschaffenheit der Kost an Bord der Schiffe feststellen? wiederum mit obigen Unterscheidungen? Besteht eine Speisetaxe? Wird diese eingehalten? überschritten? Wird mehr als eine warme Mahlzeit verabreicht? Wird die Zubereitung kontrolliert? geschieht eine Prüfung durch den Kapitän? Wird gegen etwaiges Verderben des Proviants Vorsorge getroffen? für Ersatz des frischen Wassers? Findet Anpassung der Kost an wärmeres Klima statt? Erhält der Kapitän ein Fixum zur Bestreitung der Verpflegung? Wie hoch wird der Aufwand für Beköstigung gerechnet pro Mann und Tag? Haben die Leute Anspruch auf Bier, Wein, Branntwein? Erhalten sie bei Verzicht darauf den Geldwert ihrer Ration entschädigt? Haben die Kapitäne Gelegenheit, an der Beköstigung zu sparen? Können Proviantmeister und Köche in dieser Beziehung den Leuten ihr Recht verkürzen? — Wird für Entbehrung infolge von Knappwerden des Proviants Vergütung gewährt?

F. Was läßt sich über Beschaffenheit der „Volks-Logis“ bezw. Schlafräume für die Mannschaft ausmachen? wiederum mit den obigen Unterscheidungen? Wie viel Kubikfuß Luftraum kommen auf den Mann? Sind hier Unterschiede in Bezug auf Deck- oder Maschinenpersonal? Wie ist für Reinlichkeit der Schlafräume gesorgt? für Desinfektion? für frischen Anstrich? Sind besondere Leute für Reinigung der Logis u. s. w. vorhanden? besondere Räume für Ablegen der schmutzigen Kleider? besondere Waschräume? ausreichende Baderäume? Klosetts? wie beschaffen? gehörig abgesondert? Ist für Bekanntmachung der Unfallverhütungsvorschriften gesorgt? ebenso für Bekanntschaft mit der Musterrolle? Werden Logis gelegentlich als Krankenstuben benutzt? dienen sie zum Durchgange nach anderen Räumen? befinden sie sich im Zwischendeck oder im Maschinenraum? in der Nähe der Heizräume? haben sie Tageslicht? gehörige Ventilation? Beleuchtung? sind sie heizbar? Befinden sich in der Nähe Farbenspinde? Lampenkammern oder Petroleumtanks? Ist Zwischenraum zwischen den Kojen? sind diese in Etagen übereinander? in mehr als zwei Etagen?

G. In welcher Weise ist für gehörige Krankenpflege an Bord gesorgt? Findet ärztliche Behandlung statt? an Bord? im Hafen? sind Medikamente an Bord? in gutem Zustande? Werden die Kranken, wenn nötig, an Land einem Hospital übergeben? Suchen sich die Reedereien, bezw. die Kapitäne als deren Vertreter, der Kostenpflicht für Verpflegung und Heilung der Kranken zu entziehen? wirken sie auf Beitritt zu freien Hilfskassen? Sind Fälle von Skorbut-Erkrankungen neuerdings bekannt geworden? andere auffallende Krankheiten, die auf unzureichende oder schlechte Verpflegung schließen lassen? Kommt es vor, daß auf Schiffen, die einen Arzt an Bord haben, der sich krank Meldende zunächst an einen Vorgesetzten, z. B. den Maschinisten, gewiesen wird, dem die vorläufige Entscheidung obliegt, ob Simulation anzunehmen sei? Sind Vorkehrungen gegen Infektionen getroffen? Findet eine besondere Behandlung der Geschlechtskranken statt? — Welche Krankheiten kommen als Todesursachen seemännischer Arbeiter in auffallender Weise vor? Ist die Sterblichkeit hoch in Anbetracht des durchschnittlichen Lebensalters? macht sich in Bezug darauf die Herkunft der Mannschaft, frühere Berufsart, Vorleben bemerklich? oder die Art und Intensität der Schiffsarbeit? — Wie steht es mit der Sicherung und dem Rettungswesen? Werden Boots-Manöver gemacht? nach welcher Regel? sind Boote in genügender Anzahl und mit genügender Ausrüstung vorhanden? Rettungsgürtel und Korkwesten in gutem Zustande?

H. Wie sind die Rechtsverhältnisse des Schiffsmanns beschaffen? Inwiefern wirken diese auf die früher benannten Gegenstände ein? In welchen Beziehungen hat sich die Unzulänglichkeit der geltenden Seemannsordnung herausgestellt? (Eventuell, wenn inzwischen eine neue Seemannsordnung gesetzliche Gültigkeit erhalten hat, wie bewährt sich diese? inwiefern hat sie auf Veränderungen des Gesamtzustandes gewirkt?) Wie geschieht die Disciplinarbestrafung? Was läßt sich über willkürliche Mißhandlungen der Leute durch ihre Vorgesetzten feststellen? Mit welchen Instrumenten werden körperliche Züchtigungen vollzogen? Wie sind die Seemannsämter beschaffen? Wie ist das Verfahren bei diesen? — Ist ein „Wasserschout“ oder anders benannter Einzelrichter erste Instanz? ist eine Berufungsinstanz vorhanden? Ist das Verfahren landesgesetzlich geregelt? Welcher Art und in welcher Höhe sind Strafen in den letzten Jahren verhängt worden?

I. Bestehen **Wohlfahrtseinrichtungen**, und wie bewähren sich diese? Versicherungen gegen Krankheit? Welche Besonderheiten haben sich bei Anwendung der Unfall-, der Invaliden- und Altersversicherung herausgestellt? Bestehen Effektenversicherungen? andere Hilfskassen? Wird von der Reederei Entschädigung für verlorene Effekten gezahlt? auch den Erben des Schiffsmanns? Giebt es Pensionsberechtigungen? wird die Pension unter Umständen entzogen? Fürsorge für Witwen und Waisen? Welche eigenen Seemannskassen haben die Reedereien? Besteht ein Beitrittszwang?

K. Was läßt sich über die **sittlichen Zustände** der Schiffsleute ermitteln? über Völlerei bezw. Trunksucht? geschlechtliche Ausschweifungen? allgemeinen Leichtsinn in Geldverwendung an Land? wie wirken darauf die Umstände des Heuer- und Schlafbaswesens? Wie wirkt die Seemanns-Mission? Wie stellen sich die Reeder zu dieser? wie die Kapitäne und Offiziere? das übrige Personal? Wie ist das Verhältnis zum Seemanns-Verbande? wie wirkt dieser in sittlicher Hinsicht? (siehe unter N.).

Ist für **Lektüre** an Bord irgendwie gesorgt? für andere Unterhaltungen? Besteht irgendwelche Geselligkeit, die Offiziere und Mannschaften verbindet? Wie ist der Umgangston durchweg? von seiten der Vorgesetzten? zwischen den Leuten selber? herrscht ein „Klassengeist“ auch zwischen den einzelnen Kategorien der Mannschaft? zum Nachteil der Feuerleute? — Macht das Klassenbewußtsein, das die Lohnarbeiter verbindet, und folglich der Klassengegensatz zum Unternehmertum, Fortschritte auf Kosten des bisherigen seemännischen Standesbewußtseins und Corpsgeistes? Beginnt ein Bewußtsein gemeinsamer Interessen auch nach oben, d. h. auf Offiziere und Maschinisten, sich auszudehnen? Wie verhalten sich die Kapitäne dazu, und wie ist, beim heutigen Großbetriebe, deren und der übrigen Beamten Stellung zum Reeder bezw. zum Reedereikapital?

Wie ist das **häusliche Leben** verheirateter Schiffsleute beschaffen, der Matrosen? der Feuerleute? anderer Schiffsarbeiter? Erwerben die Frauen mit? in oder außer dem Hause? die Kinder? in oder außer dem Hause? Wie sind die **Wohnungen** beschaffen? wie hohe Wohnungsmieten werden bezahlt? von den einzelnen Chargen?

L. Was läßt sich **im übrigen über die persönlichen Verhältnisse** der in Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter ermitteln? Wie weit rekrutieren sich diese aus der heimischen Küstenbevölkerung? wie weit aus dem Binnenlande? aus dem Auslande? Wie weit unterscheidet sich in diesen Hinsichten die eigentliche seemännische Besatzung von dem Maschinenpersonal, den Stewards, Köchen und andern Arbeitern? Wie weit gehen diese aus andern Berufen hervor? Was weiß man über deren Vorleben? Wie verhalten sich die einzelnen Kategorien zur Kriegsmarine? Wie lange harren sie in der Handelsmarine aus? Welchen andern Berufen wenden sie sich zu? Wie weit findet noch der ehemals normale Entwicklungsgang vom Matrosen zum Steuermann und Kapitän statt? wie weit nur zum „Offizier“ als dauernder Lebensstellung? Wirkt die Qualität als Reserveoffizier der Kriegsmarine auf die Beförderung? — Was läßt sich in betreff der **Desertionen** feststellen? deren Ursachen? wirken darauf die höheren Löhne, die in fremden Häfen gezahlt werden? Haben sie zur Folge, daß die Arbeitslast der Zurückbleibenden sich vermehrt? Werden sog. Übergeher in fremden Häfen angenommen? Werden farbige Heizer eingestellt? Kulis? wie wird dies gerechtfertigt? was ist von den

angegebenen Gründen zu halten? — Wie weit hat sich eine Art von Beruf des unteren Maschinenpersonals (Feuerleute) ausgebildet? Was läßt sich über Ursachen der Selbstmorde des Schiffsvolkes, insbesondere der Heizer und Trimmer, feststellen? Welche Behauptungen bezw. gerichtliche Entscheidungen stehen in dieser Hinsicht einander gegenüber? Wie darf man über deren Wahrscheinlichkeit urteilen? — Bringt gerade die Desertion die Seeleute in Abhängigkeit von Heuerbasen und Schlafbasen? in auswärtigen Häfen? so daß sie von diesen Vorschüsse erhalten und von den „Geschäftsfreunden" der Heuer- und Schlafbase im Ankunftshafen gleich in Empfang genommen werden, wobei auf die Gage Beschlag gelegt wird, so daß sie sofort in neue Abhängigkeit geraten? In welchem Zusammenhange steht dies mit der Strafe für Desertion im Heimatlande?

M. Welche Veränderungen haben in allen diesen oder in den wichtigsten Beziehungen a) im Laufe des letzten Menschenalters, b) besonders im Laufe des letzten Decenniums oder Quinquenniums sich zugetragen? Wie hat die Verdrängung der Segelschiffahrt durch Dampfschiffahrt im allgemeinen, der Ersatz hölzerner durch eiserne Schiffe, wie die Ausbildung der Maschinentechnik, die Vergrößerung der Dampfschiffe auf die Besatzung gewirkt? wie auf das Verhältnis der einzelnen Chargen zu einander, auf die Disciplin, auf die Berufsfreudigkeit? auf das Verhältnis des seemännischen Berufes zur ungelernten Arbeit? zu landwirtschaftlicher oder anderer Berufsthätigkeit, die etwa bisher (oder noch) mit dem Berufe des Seemanns sich vereinigen ließ? wie auf die Arbeitslast und Arbeitsdauer? u. s. w. Hat in dieser Hinsicht, z. B. auch für das Domizil der Seeleute, der Übergang vom Saisonbetrieb der Segler zum kontinuierlichen der Dampfer bedeutende Veränderungen hervorgerufen? Haben Lohnbewegungen und Ausstände darauf gewirkt? welche? Wie weit haben die neuen Verhältnisse der Dampfschiffahrt auf die Segelschiffahrt zurückgewirkt? in welchem Sinne? Wie weit haben auch Segelschiffe maschinelle Einrichtungen getroffen? Wie verhält man sich zu alten und seeuntüchtigen Schiffen? Sind Fälle von Überstauung bekannt geworden oder konstatierbar? Wie denkt man über die Tiefladelinie und deren gesetzliche Bestimmung? Giebt es Schiffsjungen-Schulschiffe? Erfüllen sie ihren Zweck? nach Meinung der Kapitäne und Offiziere? der Leute selber? Wird die Ausbildung des Deckpersonals auf Segelschiffen noch für notwendig gehalten? Kann die Arbeit der Matrosen auf Dampfschiffen durch ungelernte Arbeiter gethan werden? Nähert sich der Dienst der unteren Offiziere (z. B. dritten Steuerleute) dem Dienst der Matrosen? derjenige der Maschinisten-Assistenten dem der Feuerleute? Läßt sich überhaupt beobachten, daß gelernte durch ungelernte Arbeit verdrängt wird? speciell in der Maschinenarbeit? aus welchen Ursachen? Ist Mangel an tüchtigen gelernten Seeleuten vorhanden? — Wie verhält sich die Stärke der Bemannung zur Größe, Bauart (eiserne oder Holzschiffe), Technik des Betriebes? Wieviel Reg.-Tons kommen auf den Mann? welche Veränderung läßt sich in dieser Hinsicht beobachten? Sind Versuche mit Ölfeuerung gemacht worden? Welche Wirkungen hat deren Einführung auf die Arbeitsverhältnisse?

N. Besteht eine „Organisation" von Seeleuten in den Häfen? seit wann? wie stark? Ist sie dem „Seemanns-Verband in Deutschland" angegliedert? Wie hat sie sich entwickelt? Fluktuiert die Mitgliedschaft stark? Wer sind die Führer? wie verhalten sie sich zur politischen Arbeiterbewegung? Wird die Zeitschrift „Der Seemann" gehalten? auch außerhalb des Vereins gelesen? Wie verhalten sich die

Reeder zu der Organisation? wie die Kapitäne und Offiziere? die Maschinisten? wie die außerhalb stehenden (nicht organisierten) Arbeiter? Welche Wirkungen und Erfolge hat die Organisation gehabt? Welche allgemeinen und lokalen Beschwerden, Wünsche und Forderungen werden geltend gemacht? Lassen sich die im „Seemann“ vom Hafen X aus gegebenen Berichte über Zustände an Bord und an Land kontrollieren? verifizieren? Was ist aus Gerichtsverhandlungen zu deren Bestätigung oder Widerlegung bekannt geworden? Wie verhält sich der Verband (oder sonstige Vereine) zur Frage des Streikes? Wie zum Gewerkschaftskartell? Welche Streiks von Seeleuten und Schiffsarbeitern haben in den letzten fünf Jahren stattgefunden? wie verliefen diese? welchen Erfolg hatten sie? Fand Unterstützung von auswärts her statt? vom Auslande? Wie stellten sich die Schiffsoffiziere dazu? wie die Reeder? wie die öffentliche Meinung? — Was läßt sich über die sittlichen Wirkungen der Organisation — auf Disciplin im Dienste, Lebenswandel außer Dienst — beobachten oder vermuten?

Beabsichtigt ist, die sämtlichen Arbeiten im Laufe der nächsten anderthalb Jahre, also bis Mitte des Jahres 1903, erscheinen zu lassen, damit die Ergebnisse der ganzen Untersuchung dann auf der Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik im Herbst 1903 besprochen werden können. Hoffentlich läßt sich dieser Arbeitsplan einhalten. Den Beginn der Veröffentlichung macht die nachfolgende Abhandlung des Herrn Chefredakteurs E. Fitger-Bremen, in der die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts behandelt wird.

Berlin, 26. Januar 1902.

E. Francke.

Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt.

Von

E. Fitger, Bremen.

Inhaltsverzeichnis.

Erstes Kapitel.

Die politischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen für den Aufschwung.

Zweites Kapitel.

Die Umgestaltung des Schiffes, des Schiffsbauwesens, der Hafeneinrichtungen und der Wasserstraßen (für Seeschiffe).

Drittes Kapitel.

Der Schiffsbau, die Handelsflotten, der Seeverkehr in ihrem äußeren Umfange.

Viertes Kapitel.

Das persönliche Element in der Reederei; Unternehmer und Lohnempfänger.

Diese knappe Skizze darf in keiner Weise den Anspruch erheben, das große Thema der Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt vollständig und gründlich zu behandeln. Schon der enge Raum macht sich fühlbar, noch mehr die ungenügende Detailkenntnis des Verfassers auf dem Gebiete des Schiffsbaus, das eingehender Bearbeitung durch einen Fachmann bedürfte. Die Arbeit ist nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Sie soll der vom Verein für Socialpolitik unternommenen Erhebung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter dienen. Sie soll eine Aufgabe vorweg nehmen, die sich sonst jeder der an der Enquete beteiligten Herren gestellt hätte, nämlich die Veränderung des Rahmens zu schildern, in welchem sich die materiellen Verhältnisse der genannten Volksklasse abwickeln. Also die wichtigsten Veränderungen des Schiffes, des Verkehrs, der Betriebs- und Eigentumsverhältnisse, der Rekrutierung der Schiffsmannschaft, der Arbeitsverfassung und der für alle diese Dinge maßgebenden politischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen.

Erstes Kapitel.

Die politischen und wirtschaftlichen Vorbedingungen für den Aufschwung.

Nachteiliger als die napoleonische Epoche konnte kaum irgend eine Zeit auf denjenigen Zweig menschlicher Betriebsamkeit einwirken, der nach des Pompejus Ausspruch notwendiger als das Leben ist. In unaufhörlichem Ringen verzehrten sich die Kräfte der Völker. Staaten brachen zusammen, womit die ihnen gebührende Pflege der Wohlfahrt, der Produktion, des Verkehrs zeitweilig erlosch. Das Vertrauen zu weitausgreifenden wirtschaftlichen Unternehmungen keimte nicht einmal. Denn wo wären die Kräfte gewesen, wo die Bürgschaft für den Frieden? Statt ihrer sah man Kriegsnot, verwüstete Felder, zerstörte Städte; die Mannschaften durch Kriegsdienst absorbiert, ebenso die Steuerkraft des Volkes. Zur See litten die Neutralen neben den Kriegführenden, denn die Seerechtsverhältnisse waren noch ganz ungeregelt. Die Engländer mißbrauchten vielfach ihre Macht zum Nachteil der Neutralen. Antwerpen, das durch den Frieden von Amiens den seit zwei Jahrhunderten versperrten Zugang zur See wiedergewonnen hatte, verlor ihn mit Erneuerung des Krieges. Bald waren die deutschen Häfen nicht besser daran. Die Kontinentalsperre und die englische Blockade legten sie lahm. Der Zusammenbruch der französischen Macht war die erste Vorbedingung für den Ansatz zu einer gedeihlichen Fortentwicklung der Schiffahrt.

Der Friede heilte nur allmählich die Wunden, die der Krieg geschlagen hatte. Zu tief und nachhaltig hatte dieser den Wohlstand getroffen, zu spärlich waren die über die unmittelbarsten Erfordernisse der Landwirtschaft, des Handwerks und des noch schwächlichen Handels hinaus vorhandenen Kräfte. Längere Sammlung und Erstarkung mußte solche

erst schaffen. Frieden und allgemeines Gedeihen mußten das Erwerbsleben zu Blüten höherer Art bringen; der Ackerbau mußte die Spuren der Verwüstung und Vernachlässigung tilgen, die Industrie im neuzeitlichen Sinne ihre ersten Ansätze machen. Mit zunehmendem Wohlstande und zunehmender Volkszahl wuchsen die Bedürfnisse und Erzeugnisse aller Länder. Das so lange verstockte Leben und Treiben der Handelsmärkte begann endlich einen frischeren Zug aufzuweisen, der im ganzen Jahrhundert immer mächtiger geworden ist. Für einzelne Gegenden sind wohl Schwankungen und schmerzliche Rückschläge eingetreten. Im großen und ganzen aber war es eine ununterbrochene Vorwärtsentwicklung, die alle Hindernisse überwand. Die Heranbildung einer Produktions- und Konsumtionsgemeinschaft aller Völker der Erde hat seit den Anfängen der Weltgeschichte keine solchen Fortschritte gemacht, wie allein im 19. Jahrhundert.

Und ihr Werkzeug ist von jeher in erster Linie die Seeschiffahrt gewesen. Nachbarn zu Lande hat jedes Volk nur wenige. Die See ist die große Hochstraße des Weltverkehrs. Sie macht uns zu Nachbarn unserer Antipoden.

Heute ist kaum ein Gewerbe so frei, hat sich kaum in einem eine solche internationale Gemeinschaft ausgebildet, wie in der Seeschiffahrt. Es ist daher schwer, sich die alten Verhältnisse wieder zu vergegenwärtigen, die bis tief ins 19. Jahrhundert hinein unter dem Geist der lästigsten Verkehrshemmnisse litten. In England bestand noch die Navigationsakte, die Cromwell 1651 erlassen hatte. Sie verbot die Einfuhr aller aus fremden Weltteilen stammenden Waren nach England in nicht englischen Schiffen und über fremde Häfen. Europäische Waren, laut einer speciellen Liste, in fremden Schiffen ließ sie nur zu, wenn sie in einem unter der Flagge des Ursprungslandes fahrenden Schiffe eingeführt wurden, was für die kleinen deutschen Seestaaten besonders nachteilig war, da ihre Schiffe ja nicht einmal die ganze deutsche Küste, geschweige denn ganz Deutschland zum Heimatland hatten. Die englische Küstenschiffahrt blieb der englischen Flagge vorbehalten. Den Vereinigteu Staaten gewährte England schon früher einige Zugeständnisse. Für europäische Länder konnten sie erst unter dem Einflusse der von Huskisson geführten Freihandelsschule durchgesetzt werden. 1825 erreichten die Hansestädte die bescheidene Erlaubnis, wenigstens hansestädtische Waren einzuführen, während bis dahin ein bremisches Schiff keine der in der Liste verzeichneten hamburgischen Waren landen durfte. 1839 gestattete England fremden Schiffen den Verkehr mit Indien, jedoch nicht den

zwischen England und Indien; und höhere Zölle als unter englischer Flagge hatten die Waren unter fremder Flagge auch dann noch zu zahlen. Der Handelsvertrag mit dem Zollverein von 1841 erlaubte preußischen Schiffen die Zuführung von Waren aus Häfen zwischen Rotterdam und Hamburg. 1839 ließ England die höheren Ausgangszölle auf Waren unter fremder Flagge fallen; auch dann noch nicht einmal den auf Steinkohlen, sofern das fremde Schiff sie nicht nach seinem Heimatlande brachte. Erst 1849 wurde die Navigationsakte endgültig aufgehoben, der Ausschluß der fremden Flagge von der Küstenschiffahrt gar erst 1854. Da England längst das Welthandelsland par excellence geworden war, so hatten seine Beschränkungen schwer auf der fremden, namentlich auch auf der deutschen Schiffahrt gelastet.

Ähnliche Verkehrshemmnisse bestanden in den meisten Ländern. Holland erhob einen Zuschlagszoll von 10 % von Waren in hanseatischen Schiffen. Spanien behielt sich anfangs den Verkehr mit seinen großen Kolonien allein vor und gab ihn erst spät unter dem immerhin noch verbleibenden Nachteil eines Zollzuschlags frei. Im Verkehr mit Cuba und Puertorico hat er bestanden, bis sich diese Inseln am Ende des 19. Jahrhunderts losrissen. Frankreich begünstigt noch heute seine Ausfuhr nach den Kolonien gegenüber den fremden Waren. Die Küstenschiffahrt ist noch heute in manchen Ländern, z. B. Rußland und den Vereinigten Staaten, den fremden Schiffen verboten. Bedeutungsvolle Stadien in dem langen, schwierigen Wege der Befreiung der deutschen Schiffahrt von solchen Hemmnissen waren die Losreißung der Vereinigten Staaten von England und der kontinentalen Kolonien Spaniens vom Mutterlande. Nun war endlich Amerika der deutschen Schiffahrt und dem direkten deutschen Handel zugänglich gemacht. Das Versäumnis Deutschlands im 16. Jahrhundert war wenigstens teilweise beseitigt, der Raum für eine neue Hansa freigeworden.

Noch bis tief ins 19. Jahrhundert hinein lasteten arge Nachteile in Europa und sogar in Deutschland auf der deutschen Schiffahrt. Vom Verkehr zwischen Nordsee und Ostsee erhob Dänemark den Sundzoll seit dem 13. Jahrhundert mit kurzer Unterbrechung, die durch die vorübergehende Macht der Hansa erzwungen war. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlten die Waren 2—12 % vom Werte. Danzig bezahlte noch 1854, als der Zoll schon (1841) revidiert war, 138 249 Thaler, wovon 19 937 Thaler auf Schiffsabgaben, der Rest auf Waren entfiel. Erst 1857 gab Dänemark den Verkehr gegen Entschädigung frei. Weniger wichtig für die Allgemeinheit und für deutsche Schiffe war der

Scheldezoll, der Antwerpen zu Gunsten der holländischen Häfen unterdrückte. Er war eingerichtet, als Frankreichs Macht gebrochen war, als die englische Blockade aufhörte und Belgien mit Holland vereinigt wurde. Es hielt Antwerpen fast ebenso zuverlässig nieder wie die 1648 anerkannte staatsrechtliche Schließung der Schelde. Von 1818 bis 1862 konnte sich Antwerpens Schiffsverkehr nur von 66 649 t auf 407 965 t entwickeln. 1863 fiel — gegen Entschädigung, zu der auch die deutschen Küstenstaaten nach Maßgabe ihres Verkehrs beitragen mußten — der Scheldezoll und nun erst konnte Antwerpen seine Flügel recken. Seitdem hat es seinen Schiffsverkehr auf 6 872 848 t im Jahre 1899 gebracht, womit es nächst Hamburg der erste Seehafen des Kontinents geworden ist. Sein Wachstum ist zum Teil auf Kosten der deutschen Häfen, namentlich Bremens, vor sich gegangen.

Nicht nur das Ausland wirkte so dem Aufblühen der deutschen Reederei und Schiffahrt entgegen. Die deutschen Einzelstaaten sahen sie gleichfalls als ein fremdes Interesse an, dem man ruhig ein hohes Weggeld abfordern könne. Es ist heute kaum zu fassen, daß Hannover bei Stade bis 1861 einen Zoll von den vorbeifahrenden Schiffen erheben durfte, für die es doch gar nichts leistete. Hamburg gab jährlich etwa 500 000 Mk. kurant für Stromverbesserung aus, Hannover that nichts und hatte statt einer Ausgabe jährlich 500 000 Mk. Einnahme aus dem Stader Zoll. 1824 hatte es sich zu einer Erleichterung drängen lassen, die den Verkehr Hamburgs noch nicht erheblich emporbrachte. Die gänzliche Aufhebung im Jahre 1861 bewirkte indes ein stark beschleunigtes Wachstum. Glücklicher war Bremen in der Abfindung Oldenburgs für Aufhebung des seit dem Dreißigjährigen Kriege bestehenden Elsflether Zolles; er fiel schon 1820.

Die Freiheit der Flußschiffahrt von Zöllen war durch den Wiener Frieden erreicht worden. Die zahlreichen Binnenzölle beseitigte allmählich der Zollverein. Er erleichterte den Verkehr mit fremden wie mit einheimischen Waren und kam daher auch dem Seeverkehr zu gute, längst ehe die übrigen Seestaaten sich ihm anschlossen. Hannover und Oldenburg traten am 1. Januar 1854 bei, Mecklenburg und Schleswig-Holstein 1867, Lübeck 1868, Hamburg und Bremen im Oktober 1888[1]. Der Zollverein war auch insofern ein großes Glück für

[1] Es ist indessen sehr zu berücksichtigen, daß das, was man gewöhnlich Zollanschluß von Hamburg und Bremen nennt, mit der Beibehaltung von Freihäfen vereinbar gefunden wurde. Nahezu der ganze Seeverkehr in Hamburg, Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake vollzieht sich im Freihafen. Und diese Einrichtungen haben sich so bewährt, daß verschiedene Zollhäfen Preußens noch nachträglich Freihäfen bekommen haben.

die Schiffahrt, als die fremden Staaten einwilligten, mit ihm Handelsverträge zu schließen, während sie früher mit der Menge der Einzelstaaten nichts anfangen konnten. Verträge mit dem Zollverein und den Hansestädten pflegten die fremden Staaten, in denen der Geist der Freihandelsschule mehr und mehr wirksam wurde, für gleichbedeutend mit Verträgen mit Deutschland anzusehen. Auch die dem Freihandel sonst abholden Vereinigten Staaten thaten das und streng genommen sind deren Verträge mit den Hansestädten und Preußen aus den zwanziger Jahren noch heute nicht durch solche mit dem Reiche ersetzt, obwohl sie ohne weiteres aufs Reich angewandt werden.

Auch die Sicherheit des Privateigentums zur See hat mächtig gewonnen. Im Anfang des Jahrhunderts wagten sich noch afrikanische Piraten in die Nordsee und nahmen dort deutsche Schiffe weg, ein Unfug, dem England ein Ende gemacht hat. Nach dem Krimkriege regelten die Pariser Seerechtsdeklarationen in einigen wichtigen Punkten das Recht der Kriegführenden gegen neutrales und feindliches Privateigentum zur See. Der wichtige Grundsatz: „das Privateigentum zur See ist frei", den die Vereinigten Staaten am wärmsten vertraten, scheiterte am Widerspruch Englands, worauf die Vereinigten Staaten ihren Beitritt verweigerten, also auch das Recht der Kaperei für sich beanspruchten. Der Geist der Pariser Deklaration herrscht aber so sehr, daß während des spanisch-amerikanischen Krieges beide Teile, obwohl sie ihr nicht beigetreten waren, ihr gemäß handelten. Ganz am Schluß des Jahrhunderts hat der südafrikanische Krieg noch die Frage brennend gemacht, wie weit ein kriegführender Teil das Recht habe, Lebensmittel für Kriegskontrebande zu erklären und neutrale Schiffe mit neutralem Privateigentum — sei es Kriegskontrebande oder nicht — zwischen neutralen Häfen aufzubringen und eventuell in Beschlag zu nehmen. Durch das kräftige Auftreten Deutschlands anläßlich der Beschlagnahme deutscher Schiffe sind die Streitfragen de facto zu seinen Gunsten entschieden, principiell ist aber noch vieles ungeklärt geblieben.

So ist die Zeit von 1814 bis 1861 in ganz bedeutendem Maße der Wegräumung der von der Staatskunst vergangener Zeiten ausgehenden Hemmnisse und Beschränkungen der Schiffahrt gewidmet. Nunmehr konnte sich die Schiffahrt im wesentlichen als frei ansehen. Sie konnte ihre Kräfte auf alles verwenden, was sich ihren Fähigkeiten darbot, und nach ihren Diensten verlangte. Doch kamen zu diesen vom bewußten Willen geleiteten Staatsaktionen noch schwerwiegende Umstände hinzu, um die Segel der Schiffahrt noch weit mehr zu blähen.

Die Entdeckung der fremden Weltteile und des Seewegs um Afrika hatte Jahrhunderte lang wenig Einfluß auf das Gros der Handels- und Schiffahrtsthätigkeit. Zumeist wurde der Handel mit den Kolonien Jahrhunderte hindurch mit großem Gewinn betrieben. Es wurde schon in der ersten Zeit keineswegs vorwiegend Lehrgeld bezahlt, wie zu Gunsten unserer Kolonialpolitik meist angenommen wird, vielmehr meistens ein abnormer Gewinn erübrigt, der den Anlaß zu den Kämpfen um die neuen Weltteile und zu der Ausschließung der Fremden bot. 1599 sandten die Holländer zum ersten Mal Schiffe nach Ostindien aus: nur drei, und diese brachten den Unternehmern etwa hundert Prozent Gewinn. Die Unternehmerin war die holländisch-ostindische Compagnie, eine Art Parten- oder Aktienunternehmen; jedenfalls setzte sich das Betriebskapital aus sehr vielen kleinen Anteilen zusammen, und zwar von Unternehmern, die zu Hause blieben und mit den Schiffern durchaus nicht identisch waren. Die Holländer wie auch die anderen Kolonialmächte hatten nicht die Neigung, den Umfang des Verkehrs mit ihren Kolonien zu heben, sie wollten vielmehr die hohen Gewinne sich vorbehalten, selbst auf Kosten ihrer Kolonien. Die Spanier haben dieses System so wenig abschütteln können, daß sie noch am Ende des 19. Jahrhunderts den Rest ihrer Kolonien darüber verloren. Die Holländer erzeugten um 1630 auf der Insel Banda Muskatnüsse zu $7 \frac{1}{2}$ Cents das Pfund und verkauften sie in Amsterdam zu $3 \frac{1}{4}$ Gulden [1]. Solche Gewinne erzielten die Kolonialmächte damals durch Beschränkung des Verkehrs. Der Umfang des Handels mit fremden Weltteilen war daher bis in den Beginn des 19. Jahrhunderts klein gegen denjenigen des europäischen. Noch jetzt überwiegt — im Gegensatz zu den landläufigen Vorstellungen — der europäische Verkehr. So kamen in Hamburg 1899 3953082 Tonnen Schiffsraum aus europäischen und nur 2826625 t aus nichteuropäischen Häfen an. — In Bremen dagegen, das einen weit geringeren Verkehr mit England unterhält, überwogen die Ankünfte aus den fremden Weltteilen mit 1365956 t bei weitem die aus Europa, welche nur 1040492 t erreichten.

Dieses Emporkommen des Schiffsverkehrs mit außereuropäischen Häfen verzog sich erst allmählich während des ganzen Jahrhunderts. Im Beginn desselben wurde der Verkehr mit der jungen nordamerikanischen Republik, mit Westindien bereits lebhafter, aber die maßgebende Rolle spielte der Handel mit dem heimatlichen Weltteil. 1784 kamen in Ham-

[1] Busken-Huet, Rembrandts Heimat. Deutsch, II. Bd., S. 69.

burg nur 6 Schiffe aus Amerika an, 1799 waren es bereits 199. Doch war dies nur ein kleiner Teil des Gesamtverkehrs; dieser bezifferte sich 1795 auf 2107 angekommene Schiffe; 1800 kamen allein von Lissabon 56, von England 198. Die große Umwälzung im Laufe des Jahrhunderts ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, u. a. auf die großartige Entwicklung der Schiffsbautechnik, auf die weiterhin zurückzukommen sein wird. Aber eben so sehr auch auf die Besitznahme von Amerika, Australien und Südafrika durch europäische Kolonisten. Von 1492 bis 1800 hat sich Amerika erst sehr wenig besiedelt. Erst die Auswandererströme des 19. Jahrhunderts haben die großen Völker im neuen Weltteil geschaffen. 1790 zählten die Vereinigten Staaten erst 4 Millionen Seelen, 1900 dagegen 76 Millionen. Die Auswanderung erforderte einen Schiffahrtsdienst, wie ihn frühere Jahrhunderte nicht geahnt hatten. Und doch war sie der weniger bedeutende Teil des Phänomens. Der größere liegt darin, daß die Millionen der Europamüden die fremden Weltteile in Kultur brachten, ungeahnte Mengen von Lebensmitteln und Rohstoffen produzierten, die ihren Weg nach dem alten Europa suchten. Und mit der wachsenden Produktion kam den fremden Weltteilen der Wohlstand, die Kaufkraft für europäische Waren, die nun ebenfalls in einem Umfange, der die kühnsten Träume der aufgeklärtesten Kaufleute von 1800 hinter sich gelassen hat, durch die Handelsflotte von der alten nach der neuen Welt gebracht wurde. 1791 wurden in den Vereinigten Staaten 2 Millionen Pfund Baumwolle geerntet und das amerikanische Pfund kostete 26 Cents; 1895 belief sich die Ernte auf 4587 Millionen Pfund und der Preis war auf 6,3 Cents gewichen. Der Transport der ganzen heutigen Baumwollenernte nach Europa würde allein 2 200 000 Registertonnen Segelschiffsräume erfordert haben. Vor hundert Jahren machte ein Segelschiff im Jahre zwei Reisen von Liverpol nach Charleston und zurück. Es wäre also mehr als eine Million Tonnen Schiffsraum für je zwei Reisen erforderlich gewesen. Eine solche Handelsflotte besaßen alle Staaten zusammengenommen nicht. Vor reichlich einem Jahrhundert kam es vor, daß man sich in Baltimore bei andauerndem Westwind vor einer Hungersnot sorgte, weil die Schiffe mit Mehl aus Europa ausblieben. Inzwischen sind die Vereinigten Staaten das Land der größten Ausfuhr der Welt von Brotkorn, Mais, Fleisch, Speck und Schmalz geworden. Inzwischen sind eben die ungeheueren Wälder und Prairien zwischen New-York und dem Felsengebirge besiedelt worden. Die Bodenschätze an Petroleum, Kupfer, Kohlen, Eisen sind entdeckt und Amerika schickt sich gar an, Europa mit Eisen und Stahl und sogar

Steinkohlen auszuhelfen. Die Industrieerzeugnisse, die die Vereinigten Staaten bisher immer noch in großem Maßstabe aus Europa bezogen haben, möchten sie jetzt gern ausschließlich selbst erzeugen, ja ihr Streben geht dahin, das übrige Amerika wirtschaftspolitisch in ihre Klientel zu bringen.

Es ist nicht wahrscheinlich, daß sich jemals ein ähnlicher Aufschwung der Produktion von Lebensmitteln und Industrierohstoffen wiederholen wird. Neue Erdteile sind auf unserem Planeten nicht mehr zu entdecken. Zu der Vermutung, daß die Wüsten und trockenen Steppen sich dereinst in lachende Gefilde verwandeln ließen, liegt kein Anlaß vor. Ob die internationale Arbeitsteilung Fortschritte macht oder zurückgeht, hängt von der Wirtschaftspolitik der hauptsächlichsten Kulturstaaten ab.

Deutschland hat um die Mitte des Jahrhunderts den Übergang von einem kornausführenden zu einem korneinführenden Lande gemacht. Dieser Prozeß war für die Schiffahrt von weitgehendster Bedeutung. Wie der soeben erwähnte, hat er seine Ursache außerhalb der Schiffahrt, auch außerhalb der Landwirtschaft. Auf dem heutigen Gebiet des Deutschen Reiches lebten

1816	24 833 000	Einwohner,
1855	36 114 000	"
1901	56 806 000	"

Trotz aller Vervollkommnung hat die deutsche Landwirtschaft mit einem derart wachsenden Bedarf nicht Schritt halten können, zumal auch der Bedarf pro Kopf infolge des wachsenden Wohlstandes noch gestiegen ist. Der Westen führte schon überwiegend Korn ein, als der Osten noch immer bei der Ausfuhr blieb. Vor Einführung der Kornzölle in Deutschland fand das ostpreußische Getreide einen eben so guten und besseren Markt in London als in Berlin oder Köln, die Transportkosten dahin waren aber weit niedriger.

Die Kornausfuhr nach England und parallel mit ihr die Holzausfuhr bildete bis gegen 1880 hin das Rückgrat der Ostseeschiffahrt. Darum war für sie die englische Kornzollpolitik von entscheidender Bedeutung. Hatte England niedrige Preise, so hielt es seine Zölle hoch und Königsberg, Danzig, Stettin, Rostock konnten ihren Weizen, ihren Hafer, ihre Gerste nicht loswerden. Umgekehrt: wenn mit steigenden Preisen in England die Kornzölle herabgesetzt wurden, so blühte das ganze Geschäft an der Ostsee. Am meisten trat dies in den vierziger Jahren hervor. Da damals konkurrierende Faktoren sich noch wenig einmischten, so seien gleich hier die entscheidenden Zahlen angeführt.

Ganz Preußen in der Größe von 1815 besaß an Seeschiffen (die alten Maße möglichst genau auf heutige Register-Tonnen umgerechnet)[1]:

1805	168 700	Register-Tonnen, inkl. Neuvorpommern,
1815	115 700	" "
1825	87 000	" " (niedrigster Stand).
1832	117 600	" "
1836	106 500	" "

Seitdem stieg der Tonnengehalt der preußischen Handelsflotte ununterbrochen bis

1848 202 300 Register-Tonnen,

Nach kurzem Stillstande begann ein neues bescheidenes Anwachsen und dann ein fast ununterbrochener Rückgang. Man zählte in den drei Provinzen Ost- und Westpreußen und Pommern, die ja auch oben allein berücksichtigt sind:

Anfang	1883	243 138	Reg.-Tonnen Netto,
"	1890	156 786	" " "
"	1900	85 315	" " "

Die Flotte der drei alten preußischen Ostseeprovinzen ist also unter den niedrigsten Stand, der seit 1805 vorgekommen ist, unter den des Jahres 1825 gesunken.

Der ungünstige Gang der Reederei und Schiffahrt der deutschen Ostseeküste wurde im letzten Viertel des Jahrhunderts wesentlich durch politische Momente veranlaßt. Der Sieg des Freihandels in England und der zunehmende Bedarf des Inselreiches an deutschem und russischem Korn und Holz kamen Danzig, Königsberg, Memel, auch den pommerschen Häfen sehr zu gute. Die Anlegung von Eisenbahnen in Ostdeutschland und Rußland mobilisierte immer mehr Ausfuhrwaren und zog demgemäß auch Einfuhrwaren heran. Der Krimkrieg mit der Sperre der russischen Häfen förderte sogar vorübergehend den Seehandel der Provinz Preußen ganz ausnehmend. Stettin blühte als Seehafen der rasch wachsenden Landeshauptstadt erfreulich auf. Doch bald kam der Wendepunkt. Deutschland selbst absorbierte immer mehr von den ostdeutschen Lebensmitteln und dem ostdeutschen Holz und als es diesen Artikeln gar 1879 einen Schutzzoll gewährte, hatten sie verdoppelten Anlaß, im Lande zu bleiben. Die spätere Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide hat dem deutschen Erzeugnis zugleich den Vorteil des Schutzzolls und der billigen Fracht nach England gelassen, aber die eingetretenen Nachteile in ihrem

[1] Nach Peters, Entwicklung der deutschen Rhederei.

vollen Umfange aufzuheben, war er außer stande. In den siebziger Jahren machte Stettin den Versuch, durch eine Passagierdampferlinie nach New-York Anteil an den Vorteilen der Auswanderung zu gewinnen; er schlug fehl. Bald kam durch die Zollpolitik eine Schwächung der Kapitalkraft der Ostseestädte hinzu, und das in einer Zeit, wo der Übergang vom hölzernen Schiff zum eisernen, vom Segler zum Dampfer nicht verringerte, sondern stark vergrößerte Kapitalkräfte erforderte. Dazu traten infolge der Weltkonjunktur empfindlich sinkende Frachten ein. Nun saßen die so schwer betroffenen Ostseestädte mit einer ansehnlichen Flotte von meist alten hölzernen Segelschiffen da. Auf den Reisen brachten die Schiffe meist Verlust und zu verkaufen waren sie auch nicht mehr.

An diesen Verhältnissen war die Ostseereederei unschuldig. Es brach über sie ein Verhängnis herein. Ihr wurde das Rückgrat gebrochen, zur selben Zeit, als die Nordseereederei so wunderbar aufblühte. An der Ostsee brauchte man ja auch allmählich mancherlei Dampfer im Nachbarverkehr. Der dadurch geschaffene Ersatz konnte die eingetretenen Schäden aber entfernt nicht decken. 1874 war die Segelflotte der Ostsee noch größer als die der Nordsee. 1900 beträgt sie nur noch den dreizehnten Teil der letzteren!

In den folgenden, der deutschen Reichsstatistik entnommenen Zahlen hat man die ganze Tragödie vor sich:

Anfang	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Netto-Tonnen	Schiffe	Tonnen
1873	2007	434 270	102	20 646	2109	454 916
1875	1985	438 366	124	32 548	2109	470 914
1877	1964	434 534	141	35 973	2105	470 507
1879	1880	413 513	170	42 545	2050	456 078
1881	1710	388 063	201	55 202	1911	443 265
1883	1493	341 795	253	82 445	1746	424 240
1885	1369	315 508	321	118 660	1610	421 366
1887	1200	275 922	331	120 744	1531	396 666
1889	921	205 575	342	120 102	1245	329 722
1891	860	186 032	378	149 130	1241	335 162
1893	760	163 410	392	156 658	1152	317 608
1895	630	118 912	390	158 992	1020	277 904
1897	509	76 703	389	142 818	898	219 521
1899	431	48 861	427	170 857	858	219 718
1900	397	38 721	440	180 029	840	218 750

Die Segelflotte der Ostsee ist kaum mehr.

Ein Glück, daß sich wenigstens der Schiffsbau an der Ostsee kräftig entwickelt hat, vor allem in Stettin, Elbing, Danzig, Rostock, Flensburg und Kiel, aber auch noch in manchen anderen Plätzen.

In den Nordseehäfen war der Gang der Dinge ein wesentlich anderer. Und zwar war er hier in Hamburg und Bremen wieder ganz verschieden von dem in den kleinen Häfen Geestemünde, Elsfleth, Emden u. s. w. Die Reeder der letzteren konnten nicht einmal in der Zeit, als die Auswanderung noch die Segelschiffe benutzte, die Auswandererschiffe stellen. Sie waren mit ihren Schunern, Briggs, später Barken wesentlich auf den Frachtverkehr zwischen europäischen, westindischen, südamerikanischen Häfen und auf ähnliche Reisen angewiesen. Es wird später darauf im einzelnen zurückzukommen sein. Hier soll nur betont werden, daß sich auf die Reederei der kleineren Häfen die fundamentale Einwirkung der Auswanderung nicht erstreckte.

Hamburg und Bremen atmeten auf, als ihnen durch den Abfall der Vereinigten Staaten vom Mutterlande mit einem Mal der Verkehr nach diesem bisher nur der englischen Flagge offen stehenden Lande gestattet wurde. Ihr zweiter großer Glücksfall war die Losreißung der kontinentalen spanischen Kolonien und später Brasiliens vom Mutterlande; jetzt konnten ihre Schiffe auch in La Guayra, Buenos Aires, Valparaiso u. s. w. verkehren. Die Aufhebung der englischen Navigationsakte, des Elsflether und des Stader Zolles traf sie also in einem ohnehin ihnen günstigen Zeitabschnitt.

Von der außerordentlichen Tragweite für die beiden deutschen Nordseestädte erwies sich nun die Zunahme der Auswanderung, ein Phänomen, das vermutlich auf das 19. Jahrhundert beschränkt bleiben wird. Was frühere Jahrhunderte gesehen haben, verschwindet neben der großen Flut, die sich nun in Bewegung setzte und nach bescheidenen Anfängen und unter mehrfachen Schwankungen in den achtziger Jahren ihren Höhepunkt erreichte. Die englische Auswanderung und die seit 1847 so bedeutsame irische ließen natürlich die deutschen Städte unberührt. Seit dem Anfange der zwanziger Jahren kam hauptsächlich die deutsche Auswanderung in Gang, und zwar nahm sie ihren Weg vorwiegend über Hamburg und Bremen, über letzteres noch mehr, weil, wie die Hamburger Reeder klagten, ihre Vaterstadt mit Bezug auf diesen Geschäftszweig ungeeignete Gesetze erlassen habe. In älteren Zeiten ist die Statistik unsicher. Von 1820 bis 1850 sollen 1 600 000 Auswanderer Deutschland verlassen haben. Von 1851—70 1 200 000. Seit 1871 liegen genaue Aufzeichnungen vor. In den 30 Jahren bis 1900 inkl. betrug die überseeische Auswanderung Deutschlands 2 495 659 Personen. Im ganzen also seit 1820 5 300 000 Personen!

Höhepunkte der deutschen Auswanderung waren

1872	125 650	Personen,
1873	103 638	„
1881	220 902	„
1882	203 585	„
1883	173 616	„
1884	149 065	„
1891	120 089	„
1892	116 339	„

Von der deutschen Auswanderung gingen seit 1871 nachweisbar rund 80 Prozent über Hamburg und Bremen. In der ersten Hälfte des Jahrhunderts wohl etwas weniger, namentlich gingen vor Erbauung der Eisenbahnen die Westdeutschen viel auf Kähnen den Rhein hinab nach Holland. Doch darf man annehmen, daß seit 1820 4 Millionen Deutscher über Hamburg und Bremen in ferne Weltteile gewandert sind. 1871—90 gingen 95,5 % allein nach Nordamerika, 3,2 % nach dem übrigen Amerika.

Allmählich pflanzte sich die Auswanderungslust von Westen nach Osten fort, nach Ostdeutschland, Österreich, Ungarn, Polen, Rußland. In Deutschland ist sie allmählich beinahe zum Erlöschen gekommen, sodaß sie nur noch betrug:

1895	37 498	Personen,
1896	33 824	„
1897	24 631	„
1898	22 221	„
1899	23 740	„
1900	24 353	„

In den Hansestädten wirkte die nichtdeutsche Auswanderung sehr bedeutsam für den Passagierverkehr mit. In der letzten Zeit überwog sie die deutsche sogar ganz außerordentlich. Die Zahl der Nichtdeutschen betrug in Hamburg 1899 : 92,07 Prozent, 1900 : 86,59 Prozent, in Bremen 1899 : 89 Prozent, 1900 90,55 Prozent.

In Hamburg und Bremen giebt es statistische Aufzeichnungen seit 1846 resp. 1832. Darnach sind befördert im jährlichen Durchschnitt

Von Hamburg			Von Bremen		
			1832/41	11 185	Pers.,
			1842/46	21 519	„
1846/50	6 424	Pers.,	1847/51	30 805	„
1851/60	24 746	„	1852/61	39 618	„

Von Hamburg			Von Bremen		
1861/70	34466	Pers.,	1862/71	45213	Pers.,
1871/80	43092	„	1872/81	44148	„
1881/90	90889	„	1882/91	97909	„
1891/95	81200	„	1892/96	37107	„
1896	52748	„	1896	53986	„
1897	35049	„	1897	38930	„
1898	39882	„	1898	56218	„
1899	64214	„	1899	86072	„
1900	87153	„	1900	95961	„

Indem sich nun diese Millionen Europamüder in Bewegung setzten und über die deutschen Hansestädte die Wanderung über den Ozean antraten, gaben sie der Reederei Hamburgs und Bremens Kapitalien, um erst Segelschiffe hervorragender Güte, dann Dampfer von stetig wachsendem Werte zu erbauen. Zugleich gaben sie den heimkehrenden Schiffen Gelegenheit, überseeische Waren, namentlich amerikanische, zu verhältnismäßig niedriger Fracht zurückzubringen. Reederei und Handel beider Städte haben also eine ganz wesentliche Förderung durch die Auswanderung erfahren; namentlich in Bremen. Der hochentwickelte Tabakhandel in Bremen ist zu einem wesentlichen Teil aus dieser Ursache entstanden.

Allmählich hat man statt Auswanderung Passagierverkehr zu sagen, denn auch die Heimkehrenden, die hin und her gehenden Geschäftsreisenden machen einen sehr bedeutenden Verkehr aus. Und dieser benutzt auch herüber von Amerika in erster Linie die deutschen Dampfergesellschaften.

Die Auswanderung war es dann, die Hamburg und Bremen den Übergang von der Segelschiffahrt zur Dampfschiffahrt erleichterte, die ihnen die Möglichkeit gab, so große Flotten prächtiger, schneller Dampfer zu schaffen, wie sie heute besitzen.

Doch wirkten auch hierfür zwei andere Umstände kräftig und vielleicht noch bedeutungsvoller mit. Der eine, die Zunahme der Bevölkerung in Deutschland, ist bereits kurz erwähnt. Immer wachsende Massen von Lebensmitteln mußten herbeigeschafft werden, um die anschwellenden Millionen zu nähren. Auch gekleidet mußten sie werden; die Einfuhr von Baumwolle, Wolle, Jute mußte wachsen. Diese Importartikel mußten bezahlt werden, natürlich mit Exportartikeln. An die Stelle der ursprünglichen Ausfuhrwaren, Korn und Schlachtvieh, traten ganz andere: Zucker, zeitweilig auch Sprit, vor allem aber Industrieartikel. Und da diese letzteren zum großen Teil aus fremden Rohstoffen — beispielsweise Baum-

wolle, Wolle, Jute, Erzen — hergestellt werden mußten, so brachte das nicht nur die Ausfuhr, sondern auch die Einfuhr zum Anschwellen.

Die deutsche Industrie hat in den letzten Jahrzehnten großartige Fortschritte gemacht, auf dem Weltmarkt sowohl wie daheim. Es wuchsen ihr die Kapitalkräfte zu, gleichzeitig aber auch die geistigen und technischen Fähigkeiten, endlich auch — infolge der Bevölkerungszunahme — die Arbeitskräfte. So hat sie es erreicht, einen ehrenvollen Platz auf dem Weltmarkt einzunehmen und immer mehr anerkannt zu werden als die ebenbürtige Nebenbuhlerin der englischen. Auch die Entwicklung der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt sind unerläßliche Vorbedingungen für den Aufschwung der Seeschiffahrt gewesen. Denn sie vervollständigen die von dieser zu leistende Transportarbeit. Die deutsche Einfuhr und Ausfuhr sind staunenswert gewachsen. Wenngleich die Zahlen nicht genau vergleichbar sind — teils wegen Veränderungen in der Wertberechnung mit dem Jahre 1880, teils wegen des Zollanschlusses von Hamburg und Bremen 1888 — so sind sie doch in Bausch und Bogen zu charakteristisch und für die Schiffahrt zu bedeutungsvoll, als daß sie hier nicht angeführt werden sollten.

Die Einfuhr in, die Ausfuhr aus dem freien Verkehr betrug:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Mill. Tonnen	Mill. Mark	Mill. Tonnen	Mill. Mark
1872	13,3	3464	10,0	2492
1876	16,6	3911	12,9	2604
1880	14,1	2859	16,4	2946
1884	17,7	3284	19,1	3269
1888	21,8	3435	20,7	3352
1892	29,5	4227	19,8	3150
1896	36,4	4558	25,7	3753
1898	42,7	5439	30,0	4010
1899	44,6	5783	30,4	4368
1900	45,9	5833	32,6	4555

Diese Zahlen schließen den Handel über die Landgrenzen ein. Anläßlich der Flottenvorlage vom Frühjahr 1900 hat sich die Regierung der Mühe unterzogen, festzustellen, wieviel von diesem Außenhandel der Vermittlung des Seeverkehrs bedarf und wieviel davon auf außereuropäische Länder entfällt.. Sie ist dabei zu höchst interessanten Ergebnissen gekommen. Nämlich

1. Daß die außereuropäischen Länder von der Einfuhr dem Werte nach bereits 34,2 % liefern und von der Ausfuhr bereits 20 % empfangen.

2. Daß fernere 20,6 % der Einfuhr und 29,7 % der Ausfuhr europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels betreffen.

3. Daß für europäische Länder überwiegenden Seehandels 17,8 % der Einfuhr und 15,7 % der Ausfuhr verbleiben.

4. Daß europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels nur 27,4 % der Einfuhr und 34,5 % der Ausfuhr absorbieren.

5. Daß demnach vom gesamten Außenhandel die Seeschiffahrt etwa zwei Drittel, der Landverkehr einschließlich der Flußschiffahrt etwa nur ein Drittel beansprucht.

6. Daß diese Verhältnisse sich zu Gunsten der Schiffahrt langsam verschieben.

Die Zahlen sind zu wichtig, um hier übergangen werden zu können:

(Siehe die Tabelle S. 22.)

Die „europäischen Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels" enthalten Belgien und Holland und zwar mit hohen Summen (1898 Einfuhr 385,5 Mill., Ausfuhr 467, 4 Mill.). Die Zahlen entstammen natürlich nicht lediglich der Einfuhr belgischer und holländischer Erzeugnisse sowie der Ausfuhr für den belgischen und holländischen Konsum; beträchtliche Summen betreffen transitierende Waren, die zu Schiff in Rotterdam und Antwerpen angekommen sind oder abgehen sollen. Andererseits stecken in den Einfuhren aus und den Ausfuhren nach außereuropäischen Ländern, England, Portugal u. s. w. große Summen für Waren, die nicht direkt über deutsche Häfen, sondern als Transitgut über fremde Häfen gegangen sind.

Zur Ergänzung ist die hanseatische Statistik heranzuziehen. Sie ergiebt für die überseeische

	in Millionen Mark		
Einfuhr	1897	1898	1899
nach Hamburg	1967	2130	2043
„ Bremen	613	681	649
	2580	2811	2692
die Ausfuhr			
nach Hamburg	1443	1559	1642
„ Bremen	385	385	394
	1828	1944	2036

Diese Zahlen schließen eine ansehnliche Warenbewegung ein, die nur vom Ausland fürs Ausland bestimmt ist. Das verringert ihre Bedeutung für die Schiffahrt nicht, aber dieser Teil der Warenbewegung ist nicht

Die Einfuhr	In Millionen Mark					In Prozenten der Gesamteinfuhr				
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
a) von außereuropäischen Ländern	1376	1427	1509	1613	1862	32,0	33,6	33,2	33,2	34,2
b) von europäischen Ländern ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels	842	781	915	952	1122	19,7	18,5	20,0	19,6	20,6
c) von europäischen Ländern überwiegenden Seehandels	763	793	837	921	969	17,8	18,6	18,3	18,9	17,8
d) von europäischen Ländern überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels	1302	1243	1296	1376	1485	30,5	29,3	28,5	28,3	27,4
Zusammen	4285	4246	4558	4864	5439	100	100	100	100	100

Die Ausfuhr	In Millionen Mark					In Prozenten des Gesamthandels				
	1894	1895	1896	1897	1898	1894	1895	1896	1897	1898
a) nach außereuropäischen Ländern	609	795	846	828	804	19,9	23,5	22,6	21,7	20,0
b) nach europäischen Ländern ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels	906	959	1004	1058	1195	29,7	27,9	26,6	28,1	29,7
c) nach europäischen Ländern überwiegenden Seehandels	364	407	549	547	628	11,9	11,8	14,7	14,4	15,7
d) nach europäischen Ländern überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels	1172	1261	1353	1352	1382	38,5	36,8	36,1	35,7	34,5
Zusammen	3051	3422	3752	3785	4009	100	100	100	100	100

auf die im Vorstehenden entwickelten Ursachen, die deutsche Politik, die deutsche Auswanderung, das großartige Emporkommen der deutschen Industrie zurückzuführen.

Während der Handel, die Schiffahrt, die Reederei der Ostseestädte durch das — von der seit 1879 betriebenen deutschen Zollpolitik — beschleunigte Aufhören der Getreide- und Holzausfuhr in schwere, noch am Schluß des Jahrhunderts nicht überwundene Bedrängnisse gerieten, wurden Hamburg und Bremen von einer kräftigen, wohlthätigen Welle gehoben. Der Schiffsverkehr der Häfen nahm in staunenswertem Maße zu. Schiffe aller Flaggen verkehrten in den Hansestädten, namentlich in Hamburg.

Und noch in einer anderen Weise hatte der politische Aufschwung Deutschlands eine äußerst wohlthätige Rückwirkung auf die Schiffahrt. Die deutsche Handelsflagge wurde seit der Einigung des Vaterlandes ganz anders respektiert als vorher. Alle Welt fühlte, daß das mächtige Deutsche Reich hinter ihr stand und niemand sich an ihr vergreifen durfte. Es ist wahr, auch bis 1866 haben die hamburgischen und bremischen Schiffe kaum irgendwo sich über unfreundliche Aufnahme zu beklagen gehabt. Der gänzliche Mangel politischer Gelüste stand den hanseatischen Kaufleuten an der Stirn geschrieben. Als tüchtige, solide, ruheliebende Bürger waren sie aller Welt willkommen. Namentlich in Nordamerika und den englischen Kolonien konnten sie und können sie noch heute auftreten wie Landesangehörige. Aber vor 1866 haftete ihnen doch das Gefühl an, sich auf große, weltumspannende Unternehmungen gar nicht oder nur als bescheidene Privatleute unter dem Schutze einer fremden Macht einlassen zu dürfen. Das Bewußtsein, von der Flagge einer Großmacht gedeckt zu werden, hat Unternehmungen gezeitigt, an die man früher gar nicht denken konnte.

Im Verkehr mit Südamerika trat das wenig, mit Nordamerika gar nicht hervor; auch die Eröffnung der Kolonialpolitik hat Schiffahrt und kaufmännische Unternehmungen wenig beeinflußt. Aber eine so bedeutungsvolle Sache, wie die Errichtung regelmäßiger Dampferlinien nach Ostasien, Australien und Ostafrika war nur möglich durch den unmittelbaren finanziellen Rückhalt an dem Deutschen Reiche. Die Subventionsfrage wird im dritten Kapitel dieser Arbeit kurz zu berühren sein. Hier ist nur die politische Seite hervorzuheben. Die Möglichkeit regelmäßiger Postdampferlinien von Deutschland nach dem fernen Osten ist erst durch den Reichszuschuß geschaffen worden. Und ebenso als Folge davon der Ankauf zweier ganzer englischer Gesellschaften mit 26 Dampfern im indischen und ostasiatischen Küstenverkehr, die Errichtung einer regel-

mäßigen Flußschiffahrt auf dem Jangtsekiang, die Ausdehnung des Küstenverkehrs nach Japan und bis Wladiwostok. Die deutsche Dampferflagge steht dort jetzt völlig ebenbürtig neben der englischen. Pessimistische englische Übertreibungen gehen sogar so weit, die deutsche Flagge in jenen Gewässern als die überlegene zu schildern und England vor Überflügelung zu warnen.

So rückhaltslos dies anzuerkennen ist, so ist doch andererseits mit dem größten Nachdruck zu betonen, daß die Staatshilfe unserer Zeit den eigentlichen Kern der Selbständigkeit, der wirtschaftlichen Unabhängigkeit und Selbstverantwortlichkeit unserer Handelsflotte nicht berührt hat. Nur die drei Linien nach Ostasien, Australien und Ostafrika, die nicht aus Rücksicht auf die Reederei, sondern aus anderen Gründen errichtet sind, genießen Unterstützung. In allem übrigen ist die deutsche Reederei auf Selbsthilfe angewiesen.

So sind denn die politischen Verhältnisse, die der Ostseereederei im letzten Vierteljahrhundert zum Unheil ausgeschlagen sind, einem erwärmenden Golfstrom vergleichbar, der Hamburg und Bremen ausnehmend begünstigt hat.

Zeitweilig hat sich Bremen eifriger der Reederei gewidmet als Hamburg, zum Teil weil es mit glücklicherem Griff und angemesseneren obrigkeitlichen Bestimmungen das Auswanderungsgeschäft ergriffen hatte, zum Teil weil Hamburg durch seine leichteren kaufmännischen Gewinne mehr auf den Handel als auf die Reederei gelenkt wurde. Erst in den letzten beiden Jahrzehnten überflügelt Hamburgs Reederei mächtig die der kleineren Schwesterstadt.

An dieser Stelle seien nur einige wenige Daten mitgeteilt; diejenigen für Hamburg beginnen erst mit 1836, da frühere nicht vorhanden sind. Es betrugen die Handelsflotten nach der Statistik der betr. Einzelstaaten:

Hamburgs			Bremens		
Ende	Schiffe	Reg.-T Netto	Ende	Schiffe	Reg.-T Netto
			1805	173	28 500
			1825	99	14 600
			1836	133	24 900
1849	286	61 540			
			1852	279	123 633
1869	473	191 131			
			1872	252	174 265
1882	491	288 236	1882	344	299 397
1892	605	591 180	1892	405	406 172
1900	793	988 854	1900	402	541 796

Die Reederei der mecklenburgischen, schleswig-holsteinischen, hannoverschen und oldenburgischen Häfen steht in ihren Schicksalen derjenigen der pommerschen und preußischen Häfen näher. Soweit diese Häfen an der Ostsee liegen, bedarf das hier kaum einer weiteren Begründung. Nur Flensburg macht eine bemerkenswerte Ausnahme. Durch große Rührigkeit ausgezeichnet, hat es sich (im Verein mit Apenrade) seit lange an der chinesischen Küstenfahrt beteiligt, aber auch, gestützt auf seinen Schiffsbau, viele andere Zweige der Reederei betrieben. Umgekehrt hat Lübeck seit Jahrhunderten die Reederei stark vernachlässigt. Ende 1899 besaß es nur noch 1 Segelschiff und 26 Dampfer von zusammen 14 503 Registertonnen Brutto. Unter den Nordseehäfen, abgesehen von den beiden Hansestädten, hat sich namentlich der oldenburgische Weserhafen Elsfleth, obwohl er fast allen Seeverkehr verloren hat, zu einem bedeutenden Reedereiplatz emporgearbeitet. Er besitzt allerdings fast nur Segelschiffe. Die 218 Segelschiffe von 70 055 Registertonnen, die Oldenburg Ende 1899 besaß, fallen wesentlich auf Elsfleth. Es sind zum großen Teil mittlere und kleinere Schiffe, die auf Aventurefahrt ausgehen. Brake besitzt eine kleinere, auf europäische Häfen gerichtete Dampfschiffahrt, Nordenham eine kleine Fischdampferflotille. In Hannover besteht die Reederei aus vielen sehr kleinen Schiffen, nämlich 783 Seglern von zusammen nur 49 343 Registertonnen und 58 Dampfern (fast lauter Fischdampfern) von 42 462 Registertonnen Brutto.

Es ist nun noch der Gang der Dinge in der Nordsee dem an der Ostsee gegenüber zu stellen. Die deutsche Nordseeküste besaß nach der deutschen Reichsstatistik:

Anfang	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Netto-Tonnen	Schiffe	Tonnen
1873	2304	435 367	114	108 875	2418	544 242
1875	2318	440 019	175	157 450	2493	597 469
1877	2527	488 170	177	144 973	2704	633 143
1879	2573	535 954	181	137 117	2754	673 071
1881	2536	577 704	213	160 556	2749	738 260
1883	2362	573 651	262	228 759	2624	802 410
1885	2238	564 837	329	295 283	2567	860 120
1887	2127	554 867	363	333 170	2490	888 037
1889	1964	525 740	408	382 477	2372	908 217
1891	1894	523 729	518	574 522	2412	1 098 251
1893	1982	564 232	594	629 739	2576	1 193 971
1895	1992	541 944	653	734 054	2645	1 275 988
1897	2043	520 914	737	747 142	2780	1 268 056
1899	2059	552 300	796	867 534	2855	1 419 834
1900	2066	586 583	853	970 130	2919	1 519 048

Der Kontrast zu den rückgängigen Verhältnissen der Ostsee ist sehr stark. Sogar die Segelflotte der Nordsee ist unter Umständen, die ihr im allgemeinen nicht günstig waren, noch vorwärts gekommen und hat erst 1900 ihren höchsten Stand erreicht. Das machen die ganz großen eisernen Schiffe, die noch immer mit Gewinn bewirtschaftet werden können; deren Zunahme deckt die Einbuße an kleineren und mittleren Schiffen reichlich. Die Dampferflotte ist nur einmal, nur während der Handelskrise um die Mitte der siebziger Jahre, in ihrem Voranschreiten unterbrochen worden.

Zweites Kapitel.

Die Umgestaltung des Schiffes, des Schiffsbauwesens, der Hafeneinrichtungen und der Wasserstraßen (für Seeschiffe).

Das 19. Jahrhundert hat tiefergreifende Umgestaltungen in der Seeschiffahrt gesehen als drittehalb Jahrtausende vor ihm. In diesem ganzen Zeitraum hat das Ruderschiff das Mittelmeer beherrscht. Die Entwicklung von der attischen Triere bis zur venetianischen Galeere enthält nur zwei Momente von Bedeutung. Das eine ist der durch Andrea Doria bewirkte Ersatz des unverstellbaren lateinischen Segels durch verstellbare Segel, welche Segelmanöver ermöglichten. Das andere betrifft nur den Seekrieg: die Einführung der Feuerwaffen. Für den Seehandel macht sie wenig aus. Das Segelschiff der Nord- und Ostsee und des atlantischen Ozeans hat sich von den gallischen Fahrzeugen zu Cäsars Zeit, von den (angeblich verdecklosen) Wikingerschiffen der Skandinavier, den Koggen des Mittelalters und der Renaissance mit den hohen Deckaufbauten auf dem Hinterteil und den Rahen am Bugspriet zu den Schunern, Briggs, Barken und Fregatten emporgearbeitet: die nautischen Grundprincipien blieben dieselben. Auf Astrolabium, Kompaß, Sextant und Chronometer (der beim Schwanken des Schiffes den gleichen Pendelgang bewahrt) einzugehen ist hier nicht der Ort. Alle Schiffe früherer Jahrhunderte sind ausnahmslos von Holz, das 19. brachte das Eisen als Baumaterial; es brachte der Seeschiffahrt auch den Dampf, erst den Raddampfer, dann das Schraubenschiff. Es brachte auch eine Verkehrszunahme, die es ermöglichte, Riesenfahrzeuge zu bauen, neben denen sich die großen Schiffe alter Zeiten recht winzig ausnehmen müßten.

Zur Schilderung der alten Zeit gebe ich zwei Männern das Wort, die sie selbst erlebt und doch den Umschwung bis zur Gegenwart gesehen haben. Der erste ist der bekannte Hamburger Reeder Rob. M. Sloman,

Sohn des gleichnamigen Gründers der ersten regelmäßigen Segelschiffahrt zwischen Hamburg und Amerika und Mitgründers der späteren Hamburger Packetfahrt Aktien-Gesellschaft. Er schreibt in einem Feuilleton-Cyclus in der Hamburger Börsen-Halle vom September 1890, den ich hoffentlich hierdurch der Vergessenheit entreiße, folgendes:

„Nicht allein was Anzahl und Größe der Schiffe anbetrifft, sondern auch in jeder anderen Beziehung ist kaum eine Parallele zwischen der damaligen Reederei und der jetzigen zu ziehen. Alles war verschieden, Material, die Handhabung desselben, die Navigation, kurz es waren die verschiedensten Zustände verglichen mit der Gegenwart. Etwas besonders Charakteristisches war der Umstand, daß es damals mit wenigen Ausnahmen keine Reederei im eigentlichen Sinne des Wortes gab. Es waren mehr Schiffseigentümer als eigentliche Reeder. Häuser von Bedeutung besaßen stets ein oder mehrere Schiffe; ich glaube fast, man war der Ansicht, daß es zur Stellung derselben gehöre. In wenigen Fällen mögen auch geschäftliche Interessen vorgelegen haben, aber in den meisten Fällen hatten die sogenannten Reeder doch keine selbständige Kenntnis von dem Geschäft. Sie waren mithin ganz von dem Urteil ihrer Kapitäne abhängig .... Es war zu komisch, wenn Kaufleute glaubten, ein gediegenes Urteil über ein gegebenes Schiff durch seine äußere Beschaffenheit abgeben zu können. Ein bedeutendes Haus stand im Begriff, ein Schiff zu kaufen; der Senior desselben, ein alter Herr, hielt sich für verpflichtet, es zuvor zu besichtigen. Nachdem er Kajüte und was dazu gehört, in bester Ordnung befunden, das Schiff überhaupt einen guten Eindruck auf ihn gemacht hatte, wollte er sich noch von der Solidität der Bauart überzeugen, indem er wiederholt mit seinem spanischen Rohr auf das Verdeck stampfte. Da dieses nicht davon bewegt wurde, sprach er das Urteil: „ein starkes Schiff", worauf es gekauft wurde." In Bremen sei eine wirkliche Reederei bereits mehr ausgebildet gewesen, namentlich habe man alte Schiffe meist für den Holztransport nach Norwegen verkauft und nicht den meist verfehlten Versuch einer „Neureparatur" gemacht.

Das Normalschiff der dreißiger Jahre sei 200, selten 300 Registertonnen groß gewesen. „Seine Ladefähigkeit war aber nicht einmal diesem Maß entsprechend, da es gar keine Aufbauten auf dem Verdeck hatte und daher den besten Teil des Zwischendecks die Kajüte, Volkslogis, Segel- und Proviantkammern einnahmen. Außerdem nahm der große Pumpsood wegen der unbeholfenen Pumpen einen bedeutenden Raum vom Oberdeck bis zum Boden des Schiffes in Anspruch. Dasselbe Schiff nach

jetzigen Principien gebaut, würde unbedingt einen um 30 % größeren Laderaum haben als das damalige, und eine Fracht von 60 M. per Tonne entsprach also in Wirklichkeit nur einer gegenwärtigen von 45 M. Die Pumpen bestanden aus ausgebohrten Baumstämmen mit der einfachsten Pumpvorrichtung; es wurde mit einem Schwengel gearbeitet. Das Schiff wurde mit einer gewöhnlichen Pinne gesteuert, ohne jegliche andere mechanische Hilfe als bei schwerem Wetter gewöhnliche Blöcke und Taljen. Die größten Schwierigkeiten bot der Anker von der schwerfälligsten Gestalt mit dem dicken hanfenen Ankertaue. Derselbe hing an einem ebenso schwerfälligen und schwer zu handhabenden Krahnbalken; den Anker in Sicherheit zu bringen war daher eine nicht leichte Arbeit. Das schlimmste aber war das 10—20 Zoll dicke (d. h. im spiralischen Umfang gemessen. E. F.) hanfene Ankertau. Dasselbe mußte mit dem gewöhnlichen Bratspill (d. h. einem horizontalen Wendebalken. E. F.), wie man sie jetzt noch bei Ewern und Leichterfahrzeugen sieht, aufgewunden werden und die einzige mechanische Hilfe war dabei der Hebel des langen Handspakens.

„Von der Arbeit, Anker und Tau aufzuziehen, machen sich die jetzigen Seeleute kaum einen Begriff. Man denke sich ein 12 Zoll dickes, 4—500 Fuß langes Tau vermittels einer solcher mangelhaften mechanischen Hilfe hereinzubringen und es zur selben Zeit im Kabelgat zu verstauen, so wird es leicht erklärlich, daß die damaligen Schiffe mit so großer Mannschaft fahren mußten. Diese war daher in den kleinen Schiffen am schlimmsten daran und wurde so eng wie möglich zusammengestaut. Gesetze bezüglich des derselben zu gebenden Raumes waren nicht vorhanden. Das Volkslogis befand sich in dem vorderen Teil des Schiffes, der Hinuntergang vom Deck war nur durch eine niedrige Kappe geschützt und da selbst die größten Schiffe nach unseren jetzigen Begriffen sehr kleine Fahrzeuge waren, so stand das Verdeck bei schlechtem Wetter, und auch schon bei mäßigem, stets unter Wasser; es war folglich fast unmöglich, das Hineindringen desselben in den Raum der Matrosen zu verhindern. Alte Seeleute können ein trauriges Lied davon singen und die jetzigen Matrosen beneiden, die in geräumigen, gut ventilierten und dem Seewasser nur unter ganz abnormen Verhältnissen zugänglichen Räumen leben. Die Verproviantierung der Schiffe entsprach jenen Verhältnissen. Eiserne Tanks für die Aufbewahrung des Trinkwassers wurden nicht angewandt, sondern nur hölzerne Fässer, in welchen das Wasser bei längeren Reisen, namentlich wenn sie, wie es so häufig damals geschah, mit dem gewöhnlichen Hafenwasser gefüllt worden waren, nicht selten

verfaulte und, weil kein anderes Wasser vorhanden war, genossen werden mußte. Preserven und alle die jetzt angewandten nützlichen Vorsichtsmaßregeln gegen Skorbut kannte man nicht, jedenfalls kamen sie nicht in Anwendung. Die Kost bestand im wesentlichen aus gepökeltem Rind- und Schweinefleisch, Mehl und getrocknetem Gemüse. Die Rationen waren nicht durch eine Speisetaxe vorgeschriebeu, nichtsdestoweniger hatte Gebrauch und Sitte eine reichliche Kost eingeführt."

Nachdem Sloman dann die Geringwertigkeit der damaligen nautischen Hilfsmittel, der Segelanweisungen, Seekarten, Leuchttürme, Chronometer, den Mangel an Eisbrechern, die lange unfreiwillige Winterruhe geschildert, fährt er fort:

„Das Beladen und Entladen der Schiffe geschah durch die Mannschaft, die letztere wurde also nicht, wie jetzt, sofort nach Ankunft abgelohnt, sondern blieb vorläufig für mehrere Reisen auf demselben Schiffe. Die Arbeit wurde in derselben unbeholfenen Weise beschafft, wie alles übrige. Irgend andere mechanische Hilfe als die eines Flaschenzuges wurde nicht angewendet. Von Winden mit Übersetzung, Krähnen und gar Dampfwinden kannte man garnichts; alle diese mechanischen Kräfte mußten durch Menschenkräfte ersetzt werden. Wie langsam die Arbeit infolge dessen von statten ging, kann man sich denken. Die damalige Usanz, die den Ladungsinteressenten 14 Tage zum Empfange ihrer Ladung gab und unter welcher wir in späteren Jahren noch hart zu leiden gehabt haben, war den derzeitigen Leistungen der Schiffe vollständig angemessen. Die Matrosen pflegten bei ihrer Arbeit beständig zu singen, und ihr lustiger Gesang, der schon von weitem gehört wurde, wird noch manchem in Erinnerung sein. Ein bedeutender Importartikel war Zucker aus Brasilien, in unhandbar großen Kisten von 1600 bis 2000 Pfund; es war keine leichte Arbeit, diese über Bord zu setzen, und konnte überhaupt nur durch Hilfe eines zweiten Takels an Raa vollführt werden. Je schwieriger die Arbeit, desto mehr erschöpften die Matrosen ihre Kräfte mit lautem Gesange. So unpraktisch die ganze Handhabung auch war, so hatte sie doch etwas Gemütliches und Fröhliches; es war nicht wie jetzt die trockene Arbeit einer großen Fabrik.

„Die wirkliche Veränderung aller dieser Zustände hängt mit dem Zeitpunkte zusammen, wo das Eisen für die vielen Zwecke der Schiffahrt anfing, die weicheren Materiale, als Holz und Hanf, zu verdrängen. Der erste Schritt hierzu war die Einführung von Ankerketten an Stelle der Ankertaue. Dies ermöglichte sofort eine Vergrößerung der Schiffe, da, solange man sich mit Tauen behelfen mußte, die entsprechende Vergrößerung der

Mannschaft zur Unmöglichkeit wurde. Ich weiß mich noch lebhaft zu erinnern, welche Opposition gegen die Einführung der Ankerketten erhoben wurde. Selbst alte erfahrene Kapitäne zählten zu den eifrigsten Gegnern. Die Ketten, ohne jegliche Elasticität, würden das Schiff in Stücke reißen, und dergleichen Einwendungen kamen ohne Ende. Eine zweite große Erleichterung war die Erfindung der Patent-Ankerwinden von Pow und Fawcus. Diese gaben einer kleinen Mannschaft die Kraft, einen schweren Anker nebst seiner Kette zu heben und damit auch die Möglichkeit, die Schiffe entsprechend zu vergrößern. Die hölzernen Schiffspumpen und die schweren Balken-Knieen wurden allmählich durch eiserne ersetzt, und in der Weise führte eine Verbesserung zur andern.

„Die Größe der Schiffe konnte also allmählich wachsen, und Schiffe von 500 Tons gehörten nicht mehr zu den Seltenheiten. In der Verbesserung des Schiffsbaues nahmen die Vereinigten Staaten die eigentliche Führung. Von dorther kam eine der größten Verbesserungen, nämlich für die Kajüten und das Volkslogis Häuser auf dem Verdecke zu bauen. Nicht nur, daß die Schiffe dadurch an Raum, namentlich für leichte Güter, gewannen, sondern es trug auch zur Bequemlichkeit und Gesundheit der Mannschaft sehr viel bei. Es wurde bei uns und in Bremen Sitte, hauptsächlich amerikanische Konstruktion zum Muster zu nehmen, auch äußerlich versuchte man den Schiffen das amerikanische Aussehen zu geben. In der Vergrößerung der Schiffe ging man ebenfalls dort voran. Schon zu Anfang der vierziger Jahre erregte der große Amerikaner „Rappahannock“, der für die Baumwollfahrt gebaut war und, wenn ich nicht irre, über 4000 Ballen New-Orleans-Baumwolle laden konnte, ein besonderes Aufsehen. Durch Einführung vieler mechanischen Hilfeleistungen wurde es ihnen möglich, ihre Schiffe zu vergrößern, ohne die Besatzung in dem Maße zu vergrößern. Patentblöcke mit Kugellagern für die Scheibe wurden angewandt, Radwinden, um das Steuer zu bewegen, ersetzten die einfachen Pinnen; dazu kamen noch die doppelten Marsrahen und bessere mechanische Vorrichtungen, um die Pumpen zu bewegen. Mit einem Wort, wie man bis zum Anfang der zwanziger Jahre an gar keine Verbesserungen gedacht hatte, so wurde es jetzt Aufgabe der Schiffsbauer — ich sollte wohl sagen Architekten, denn die reine Empirik wurde allmählich durch wissenschaftliche Kenntnisse ersetzt —, den Bau eines Schiffes womöglich zu verbessern. In der äußeren Form machten die sogenannten Klipperschiffe, welche zunächst durch die Goldentdeckungen in Kalifornien und Australien hervorgerufen wurden, die erste große Veränderung. Die Fahrt mit diesen wurde

während vieler Jahre mit Erfolg betrieben, aber ihre Form war nicht die ganz praktische, und so wurden sie in kurzer Zeit modifiziert, indem man bald einsah, daß das profitable Kauffahrteischiff nicht allein ein rascher Segler, sondern auch ein Lastträger sein muß. Beides läßt sich erfahrungsmäßig nur bis zu einem gewissen Grade vereinigen. Unsere jetzigen Schnelldampfer sind mehr oder weniger die Klipperschiffe der damaligen Zeit in ihrer höchsten Vollendung, aber für allgemeine Zwecke werden sie ebensowenig wie jene dienen können, sondern nur für den Transport von Passagieren und den allerfeinsten Gütern. In jeder anderen Beziehung gehört ihnen wahrscheinlich nicht die Zukunft.

„Gleichzeitig entwickelte sich allmählich die Dampfschiffahrt, aber sie blieb neben den Segelschiffen bis zu den letzten zwanzig oder dreißig Jahren mehr oder weniger nebensächlich und übernahm noch nicht wie jetzt die Führung. Ungefähr um das Jahr 1824 eröffneten die Londoner Dampfschiffe „Hilton Joliffe" und „Sir Edward Banks" die erste reguläre Seedampfschiffahrt von Hamburg. Klein und unbedeutend wie diese Schiffe waren, erregten sie zu jener Zeit doch die größte Bewunderung. Das Passagegeld mit einem dieser Schiffe nach London betrug 10 Guineen oder 210 Mk.; Güter bezahlten 1 Schilling pro Kubikfuß oder 2 Pfund Sterling pro Tonne. Jetzt ist das Passagegeld in wirklich schönen und großen Schiffen 30—40 Mk. und die Fracht von 7 bis 10 Schilling pro Tonne. Allmählich wurden weitere Dampfschiffslinien eingerichtet, z. B. nach Amsterdam, nach Hull und anderen englischen Häfen, sowie nach Havre. Leider nahm aber die Hamburger Reederei noch bis zum Ende der dreißiger Jahre keinen Anteil daran. Im Jahre 1839 bildete sich indessen durch die Bestrebungen meines Vaters die erste hamburgische, die „Hanseatische Dampfschiffahrtsgesellschaft", zwischen Hamburg und Hull fahrend. Der große Verkehr zwischen diesen beiden Plätzen war in den Händen von verschiedenen englischen Dampfer-Compagnien, nichtsdestoweniger war es hamburgisches Geschäft, welches sie unterhielt, und so lag der Wunsch sehr nahe, selbst die Beförderung der eigenen Güter zu übernehmen. Es mag als bezeichnend für die derzeitigen kleinen Verhältnisse dienen, daß es allgemeines Staunen erregte, wie mein Vater es wagen konnte, für das Unternehmen die für jetzige Verhältnisse unbedeutende Summe von 75 000 Mk. zu zeichnen. Das ganze Aktienkapital der Gesellschaft war ungefähr 300 000 Mk. Banko."

Der andere Augenzeuge der alten Zeit ist der 1812 geborene Schiffskapitän Joh. Friedr. Meyer, der am 19. Oktober 1895 seine diamantene Hochzeit feierte und an diesem Tage dem bremischen Senat

seine Lebenserinnerungen übergab. Sie werden im bremischen Staatsarchiv ungedruckt aufbewahrt. An allgemeiner Bedeutung reichen sie nicht an die Slomanschen Mitteilungen heran. Doch ist als bemerkenswert hervorzuheben, daß Meyer, ohne eine Navigationsschule zu besuchen, Steuermann und Kapitän wird, sowie vor allem, daß er 1839 nach Finland gesandt wurde, um dort bei einer von ihm auszuwählenden Werft einen „großen Dreimaster" bauen zu lassen. Er reist hin, besucht alle Werften, kann aber keinen ihm zusagenden „Entrepreneur" finden und entschließt sich endlich, durch einen kleinen Werftbesitzer den Bau derart ausführen zu lassen, daß er, Meyer, alle Materialien kauft und der Werftbesitzer sie verarbeiten läßt. Er chartert ein Schiff von 100 Last, sendet es mit Teer, Pech, Pottasche nach Bremen und läßt sich verschiedene erforderliche Baumaterialien, u. a. Kupferungsmetall, Eichenholz zu Steven, Bratspill und Eselshaupt, nach Finland kommen. Das Eisen bezieht er aus Stockholm, Segeltuch und Tauwerk kauft er persönlich in Petersburg ein, letztere Waren werden mit Schlittenkarawanen hingebracht, die Segel schneidet er selbst zu, weil eigene Segelmacher in Finland noch nicht existierten. Das Schiff ist auch seetüchtig geworden und gelangt in 9 Tagen nach Bremen. Gegenüber der großartigen technischen und wissenschaftlichen Entwicklung des Schiffsbaus in unserer Zeit verdienen diese primitiven Verhältnisse wohl hervorgehoben zu werden.

Wie notfalls ein Schiffsbauer, so war der Kapitän oft auch ein kaufmännischer Vertrauensmann des Reeders, ein Superkargo für ins Ausland gehende Waren, ein bevollmächtigter Einkäufer für Importladungen. Das Frachtgeschäft verband sich mit der Warenspekulation. Der Kapitän kaufte gegebenenfalls eine Ladung Roggen in Archangel, Weizen in Odessa, Pottasche in Petersburg, Hanf in Riga, Guano in Callao, Salpeter in Valparaiso, Reis in Akyab. Er ging auch wohl mit Kohlen von Newcastle oder mit Salz von den Kapverdischen Inseln nach Gegenden, wo Bedarf für solche Dinge vermutet wurde und wo eine Rückfracht nach der Heimat, nach Europa in Aussicht stand.

Der erwähnte Kapitän Meyer erzählt manche Vorfälle dieser Art. Z. B. kauft er in Newcastle Steinkohlen zu 7 Schillinge die Tonne und verkaufte sie in Odessa zu $38\frac{1}{2}$ Schillinge, so daß er die Riesenfracht von $31\frac{1}{2}$ Schillinge macht, die heute nicht einmal für die größten Entfernungen bewilligt wird. Er errichtet sogar im Auftrage seines Reeders in Odessa eine Ochsen- und Schweineschlächterei und kommt mit dem gesalzenen Fleisch, dem Talg, den Häuten u. s. w. wohlbehalten in

Bremen an, wo die Waren mit gutem Nutzen verkauft werden. Später ist er für einen Duisburger Reeder als Auswanderungsagent in Südrußland aufgetreten und hat die Passagiere mit Fuhrwerk und Eisenbahnen bis Mainz gebracht, von wo sie zu Schiff nach Rotterdam gehen, um nach Amerika befördert zu werden. — Seitdem die telegraphischen Verbindungen die ganze Welt umspannen, hat der Kapitän derartige Funktionen ohne Ausnahme abgegeben. In der großen Reederei wird ihm sogar meistens die Verfrachtung des Schiffes abgenommen. Der Reeder in Hamburg oder Bremen disponiert durch den elektrischen Draht — die große Centralbörse derartiger Verfrachtungen ist in London — über ein Schiff, das von New-York mit Petroleum nach Yokohama unterwegs ist, und wenn das Schiff ankommt, findet der Kapitän meist die abgeschlossene Verfrachtung seines Schiffes vor, z. B. von San Francisco, wohin er in Ballast zu segeln hat, mit Weizen nach „Falmouth for order"; in letzterem Hafen erwartet ihn die telegraphische Nachricht, ob er nach Liverpool, London, Havre, Rotterdam oder Hamburg gehen soll.

Ein sehr wichtiger Umstand für die Schiffahrt und den Schiffsbau bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus war die geringe Tiefe vieler Häfen, namentlich der westindischen und südamerikanischen, auch zahlloser europäischer und selbst solcher nordamerikanischer wie Charleston und Savannah. — Sie zwangen dazu, im Tiefgang der Schiffe ganz mäßige Grenzen inne zu halten. Ebenso der mangelhafte Zustand vieler Zufahrtstraßen (Flußmündungen, Kanäle u. dgl.). Trockendocks kannte man nicht; zum Kupfern wurden die Schiffe schwimmend auf die Seite gelegt; für kleinere genügten sogar Erdwinden, um sie auf schlickiger schräger Uferfläche bis ins Trockene emporzuziehen.

Wie sich die ganzen Verhältnisse aus diesem altertümlichen Zuschnitt emporgerungen haben, glaube ich hier nicht schildern zu sollen, zumal sich das weniger in einzelnen Stadien und vollends nicht sprungweise, sondern allmählich vollzog. Nur ganz wenige Marksteine mögen aufgestellt werden:

1807 wurde zum erstenmal (auf dem Hudson) die Dampfkraft zur Schiffsbewegung angewandt. Schon 1817 gab es Flußdampfer in regelmäßiger Fahrt auf der Unterweser.

1819 fuhr das erste Dampfschiff über den Ozean, noch ein Raddampfer, der bei hohem Wellengang stets Gefahr lief, das aus dem Wasser auftauchende Rad wegen plötzlich aufhörenden Wasserwiderstandes durch vermehrte Schwungkraft zu verlieren.

Erst 1838 wagte sich das zweite Dampfschiff über den Ozean. In demselben Jahre gelang es nach vergeblichen Versuchen, das erste Schraubenschiff zu erbauen. Bald sollte die Schraube ihren Siegeszug antreten. Der erste Schraubendampfer, „Archimedes", maß nur 240 Tonnen.

1826 wurde die erste regelmäßige Segelpacketfahrt zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten eingerichtet. 1828 eine solche (unter amerikanischer Flagge) zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten; letztere dauerte nur bis 1830.

1845 schrieb das amerikanische Postamt die erste Postdampferverbindung mit dem europäischen Kontinent aus. Bremen erhielt die Verbindung. Die Gesellschaft wurde nach großen Schwierigkeiten als amerikanische Aktiengesellschaft mit europäischem und amerikanischem Kapital, größtenteils staatlichem, gegründet. 1847 mit nur 2 Dampfern der Betrieb eröffnet; 1853 erloschen.

1848 eröffnete die 1847 mit nur 465000 Mk. Aktienkapital gegründete Hamburgisch-Amerikanische Packetfahrt nur mit Seglern den Betrieb.

1850 ließ Sloman das erste Dampfschiff unter hamburgischer Flagge nach New-York abgehen. 1853 eröffneten zwei Dampfer der ehemaligen deutschen Kriegslotte unter Bremer Flagge die Fahrt nach New-York; sie eigneten einem Privatreeder.

1856 Beginn der nordamerikanischen Dampfschiffahrt der Hamburg-Amerika-Linie.

1857 Gründung des Norddeutschen Lloyd, der ersten transatlantischen Dampfergesellschaft unter Bremer Flagge.

In dieser Zeit wuchs das Segelschiff ununterbrochen. Vor zu großen Schiffen empfanden Reeder und Kapitäne eine starke Scheu. Denn bei der Geringfügigkeit der zu verladenden Warenmengen wollte niemand der erste sein, der einem großen Schiff Ladung anvertraute. Man fürchtete, es könne lange Zeit, Monate lang, liegen bleiben, ehe es volle Ladung habe und segeln könne. Allmählich nahm das zu transportierende Güterquantum stark zu und jetzt ist kein Schiff zu groß, wenn es nur in der richtigen Fahrt ist. Wirklich verfehlt war der Versuch mit dem Raddampfer „Great Eastern", einem 1857 von Stapel gelassenen Riesenschiff, dessen Dimensionen erst heute wieder erreicht werden. Seine Länge betrug 207,25 Meter, seine Breite 36,6 Meter, das Deplacement 27400 Tonnen, die Pferdestärken der Maschinen nur 3600, dennoch wurde die große Geschwindigkeit von 14 Knoten erreicht, freilich bei einem Kohlenverbrauch auf der Aus- und Heimreise nach New York

von 7200 Tonnen! Er war auch im Bau verfehlt, hatte eine unsinnige Raumtiefe und dabei war nach heutigen Verhältnissen die Anzahl von Pferdekräften sehr klein. Damals schadete ihm auch sehr stark der Umstand, daß kein Ablader auf eine baldige Abfahrt zählen konnte. Es hat nur wenige Reisen über den Ozean gemacht, Jahre lang still gelegen, ist dann wiederholt zum Kabellegen benutzt und 1891 auseinander geschlagen worden.

Erst 1890 erlangt die Dampferflotte, nach Brutto-Registertonnen, das Übergewicht über die Handelsflotte. Bis dahin behauptete das Segelschiff den Vorrang.

Lange war das hölzerne Segelschiff ohne Nebenbuhler; erst zu Ende der fünfziger Jahre ging man zum Bau eiserner Segler über. So lange Holz das Baumaterial blieb, war Großbritannien nicht das begünstigtste Land für den Schiffsbau. Es mußte das Eichenholz samt Masten und Rahen importieren. Der Vorrang fiel den Vereinigten Staaten und Deutschland, in den siebziger Jahren in plötzlichem Aufflammen noch einmal Italien zu, ehe der Holzbau für die große Reederei gänzlich erlosch. Die Vereinigten Staaten haben ausgiebigen Gebrauch von ihren damals noch wenig gelichteten Eichenwäldern gemacht. 1859 besaßen sie (einschließlich der damals noch nicht bedeutenden Flotte auf den großen Binnenseen) nahezu so viel Schiffsraum wie England, nämlich 5 145 000 Registertonnen: England und seine Kolonien 5 609 000.

Der Ausbruch des amerikanischen Bürgerkrieges und die südstaatlichen Raubkreuzer („Alabama“, „Shenandoah“ u. s. w.) führten zu einer schweren Schädigung der nordamerikanischen Handelsflotte. Teils durch Zerstörung, teils durch Verkauf in neutrale Hand (aus Furcht vor Zerstörung) verlor sie 650 000 bis 700 000 Tonnen. Der zweite Grund war der Übergang zum Eisenbau, der die größten natürlichen Vorteile wieder auf die Seite Englands brachte.

In den fünfziger Jahren gelangte das hölzerne Segelschiff noch zu einem neuen Typus, dem in Nordamerika poussierten „Klipper“. Hauptsächlich für die Theeeinfuhr baute man diese scharfen, außerordentlich stark betakelten Schiffe, die Reisen von damals ungeahnter Schnelligkeit machten. Indes war ihre Ladefähigkeit sehr gering, ebenso ihre Sicherheit im Sturm, so daß man von dem Typus bald zurückkam. Inzwischen errangen die Dampfer die Herrschaft auch über dieses Gebiet, obgleich geweissagt wurde, Thee würde nie mit Dampfern befördert werden können, ohne den Geruch von der Maschine anzunehmen.

Von 1840 bis 1870 sehen wir die Segelschiffahrt in ihrer glänzendsten Entwicklung. Die Dampferflotte wuchs erst ganz allmählich. Selbst 1874 war die Segelflotte noch mehr als viermal so groß wie die Dampferflotte (Netto). Die weiten Reisen hatten der ersteren ganz neue Gebiete erschlossen: Transport von Auswanderern nach Kalifornien und Australien infolge der Goldfunde; Salpeter- und Guanofrachten von der Westküste Südamerikas nach Europa; Reis von Hinterindien; Wolle von Argentinien, Kapland und Australien; Holz von Ost- und Westkanada nach verschiedenen Ländern; seit 1866 spielen auch die Petroleumfrachten von Nordamerika um die ganze Welt eine große Rolle für die Segelschiffahrt, bis dann der Tankdampfer den Segler auch hier verdrängt; endlich Steinkohlen von England um die ganze Welt.

Als die Frage des Eisenschiffsbaus aufs Tapet kam, nahm so ziemlich der ganze alte Schifferstand gegen ihn Partei. Vor allen Dingen befürchtete er, daß man auf hoher See den Leck eines eisernen Schiffes nicht würde stopfen können, daß der Kompaß durch die Eisenmasse in Verwirrung gebracht würde und daß die Innenseite der Eisenwände Wasserdunst zum Niederschlag bringen und durch dessen Abtropfen die Ladung leiden müsse. Von diesen Übelständen ist die Eigenwilligkeit des Kompasses völlig überwunden, die beiden anderen hat man teilweise durch Erfahrung besiegt, jedenfalls haben sie den Sieg des Eisens nicht aufgehalten. Ähnliche Klagen der Vertreter des Alten ertönten gegen eiserne Masten, eiserne Rahen, Drahttauwerk und Ankerketten; man würde sie im Notfalle nicht „kappen", nicht „slippen" können, um das Schiff von ihnen frei zu machen. Auch dafür sind Vorkehrungen getroffen. Das eiserne (später auch das stählerne) Schiff erwies sich als dem hölzernen weit überlegen, und jetzt werden in Ländern vorgeschrittenen Schiffsbaus wohl keine großen Holzsegler mehr gebaut.

Für die Besatzung sind durch diese Wandlungen die Wohn- und Arbeitsverhältnisse immer besser geworden. Der Schilderungen der alten Zeit durch Sloman wurde schon gedacht. Größere Schiffe erhielten statt des glatten Deckes ausnahmslos Deckhäuser: Hinten die Kajüte für die Offiziere, die Karten und die Navigation, auch für etwaige Kajütspassagiere. Vorn die „Back" für die Mannschaft; vom Dach des einen zum Dach des anderen gehend die „Brücke", auf der der dienstthuende Offizier steht. An die Stelle der Ruderpinne trat das Rad, dem alsbald auch ein Häuschen gebaut wurde, so daß der Mann am Steuer gegen Wind und Regen geschützt stand. An Stelle der hölzernen Wasserfässer traten eiserne Wassertanks, in denen sich das Wasser länger hielt. Die

Abkürzung der Reisen verringerte die Belästigung durch verderbendes Wasser, durch lange konservierte Lebensmittel und die daraus entspringenden Krankheiten. Früher mußte die Mannschaft in die Rahen hinauf, um die Segel auszusetzen oder einzuholen. Das wird jetzt bei den neuen großen Schiffen, die Patentrahen haben, vom Deck aus besorgt, so daß die Mannschaft manchen Gefahren enthoben wird, obgleich die Besatzung relativ schwächer ist als früher. In gleicher Richtung wirken eigene Dampfmaschinen zum Aufholen des Ankers, die jetzt auch auf großen Segelschiffen so gewöhnlich sind, daß Schiffe ohne solche manchmal keine Mannschaft bekommen können.

Ein weiterer Nachteil der eisernen Schiffe ist, daß sie nicht gekupfert werden können und daher nach einiger Zeit einen sehr starken Ansatz von Muscheln und sonstigen maritimen Organismen bekommen, der ihre Geschwindigkeit verringert. Der Versuch, die Vorteile des Holzschiffsbaus mit denen des Eisenschiffsbaus zu verbinden, indem man Kompositionsschiffe konstruierte, hat sich nicht bewährt. Ebensowenig gelang es, des Übels durch besondere Schiffsbodenfarben Herr zu werden. Die Reinigung des Bodens im Trockendock ist die einzige Hilfe geblieben. Da Trockendocks sich jetzt in allen der Schiffahrt zugänglichen Teilen der Erde befinden, so ist hieraus kein entscheidender Grund gegen den Eisenbau erwachsen.

Ebensowenig hat sich der zu Anfang der neunziger Jahre gemachte Versuch bewährt, Segelschiffen eine Hilfsschraube zu geben, um durch sie die Fahrt durch das windstille Rote Meer und die Überwindung sonstiger Windstillen zu ermöglichen, im übrigen aber beim Segeln zu bleiben. Ein prachtvolles Schiff dieser Art, „Maria Rickmers“, ist auf der ersten Reise im Indischen Ozean verschollen, womit natürlich nicht gesagt sein soll, daß dies eine Folge der Hilfsschraube war.

Eins der vorzüglichsten Beispiele der Erfolge der neuzeitlichen Segelschiffsbaukunst ist der 1895 für Rechnung der Hamburger Privatreederei F. Laeiß bei J. Tecklenborg in Geestemünde erbaute Fünfmaster „Potosi“. Dieses zu einer gewissen Berühmtheit gelangte Schiff ist 112 Meter lang, 15,1 Meter breit, hat eine Raumtiefe von 8,7 Metern und in beladenem Zustande einen Tiefgang von 7,9 Metern. Es mißt 4026 Tonnen Brutto und 3854 Tonnen Netto und ladet nicht weniger als 6200 Tonnen Schwergut. Seine Besatzung beträgt 44 Mann. Die „Potosi“ ist bisher immer zwischen Hamburg und der Westküste Amerikas gefahren und gebraucht zu einer Aus- und Heimreise nur etwa 6 Monate (vom 17. März bis 23. August 1900, also nur 5 Monate 6 Tage). Die

beiden letzten Rundreisen sind innerhalb eines Jahres zurückgelegt: eine einzig dastehende Leistung.

Nur kurze Zeit wurde die Segelschiffahrt des glänzenden technischen Fortschrittes froh. Ihr Überwinder war ihr auf den Fersen: die Dampfschiffahrt. Der Raddampfer wagte sich von den Flüssen und Binnenseen aufs Meer, anfänglich auf ruhige Gewässer und kurze Reisen, dann auch auf die Ozeane. Bald bot die Schraube ein wundervolles Hilfsmittel, um den steten Gefahren des Rades auszuweichen. Doch bedurfte es erst mehrerer Jahrzehnte, ehe der schon 1838 mit dem „Archimedes" erreichte Erfolg zur allgemeinen Ausrüstung neuer Seedampfer mit Schrauben führte. 1845 wurde der erste eiserne Schraubendampfer „Great Britain" nach New-York in Fahrt gesetzt. Zuerst wurde der Dampf nur für Post- und Passagierschiffe angewandt und selbst dabei erhielt sich die Auswanderung auf Segelschiffen von Deutschland nach Nordamerika noch bis in die ersten siebziger Jahre. Dann eroberte sich der Dampf auch die Frachtfahrt und die weiten Reisen. Noch am Schluß des Jahrhunderts kämpft jedoch das große Segelschiff auf weiten Reisen (z. B. Reis von Hinterindien, Salpeter von Iquique, Weizen von San Francisco, Petroleum in Blechkisten von New-York nach Ostasien, Kohlen von England nach vielen entlegenen Häfen) nicht ohne Erfolg mit dem Dampfer.

Es kann unmöglich Aufgabe dieser Skizze sein, die Fortschritte des Dampfschiffsbaues hier näher darzulegen. Nur ein paar springende Punkte seien hervorgehoben.

Die alten einfachen Maschinen hatten einen sehr hohen Kohlenverbrauch, der weite Reisen fast unmöglich machte. Durch Mitteldruckmaschinen reduzierte man den Kohlenverbrauch von 1,5—1,6 kg pro indizierte Pferdekraft und Stunde auf 1,3—1,4 kg. Dann kam seit 1860 die Compoundmaschine, die den Verbrauch auf 1—1,1 kg herunterbrachte; endlich seit 1882 die Triple-Expansionsmaschine, die nur noch 0,65—0,75 kg gebraucht; und neuerdings kommen gar Quadruple-Expansionsmaschinen auf. 1838 wagte man im Dampfdruck nicht über 10 englische Pfund hinauszugehen. 1868 riskierte man 35 Pfund, jetzt 200. Das alles brachte außer der Kohlenersparnis pro Reisestunde auch noch eine beträchtliche Abkürzung der Reisedauer hervor. Der erforderliche Kohlenraum wurde stark verringert, die Ladefähigkeit der Schiffe vergrößert, die Zahl der Reisen vermehrt. Alles wirkte auf Erniedrigung der Güterfrachten, einen Umstand von der weittragendsten volkswirtschaftlichen Bedeutung.

Dieser Gegenstand wäre der sorgsamsten und eingehendsten Special-

untersuchung wert, die ich mir leider versagen muß. Um aber ferner stehenden Lesern einen Begriff von der Tragweite des Umschwungs zu geben, gebe ich hier einen Handelsbericht der Weserzeitung aus Glasgow vom 7. Februar 1896 wieder. Es wurden u. a. notiert für Kohlen von Häfen der Clyde nach

	im Januar 1874	im Januar 1896	
Barbadoes	19	10	Sh. pro Tonne,
St. Thomas	12	10	= = =
Havana	12	8	= = =
St. Jago de Cuba	14	9	= = =
Montevideo	40	10	= = =
Buenos Ayres	40	10	= = =
Rio Janeiro	30	14	= = =
Santos	27	17	= = =
Bahia	27	12	= = =
Pernambuco	27	12	= = =
Rio Grande	37	20	= = =
Alexandrien	18	7	= = =
Konstantinopel	18	7	= = =
Gibraltar	10	6	= = =
Livorno	17	7	= = =
Malta	14	6	= = =
Odessa	17½	6½	= = =
Ferner:			
von Quebec nach Greenock, Holz	38	19	= = =
= Quebec nach Glasgow, Dielen	105	40	= = =
nach San Francisco, Kohlen	30	12	= = =
= Callao, Stückgüter	40	16	= = =
= Valparaiso, Stückgüter	36	15	= = =
= Sydney, N. S. W., Stückgüter	35	15	= = =
= Singapore, Stückgüter	30	15	= = =
von Rangoon nach dem Ver. Kgr., Reis	65	25	= = =
= Valparaiso nach dem Ver. Kgr., Salpeter	55	22½	= = =
= San Francisco nach dem Ver. Kgr., Weizen	57½	21¼	= = =

Auch augenblicklich, im Herbst 1901, herrscht wieder eine tiefe Depression auf dem Frachtenmarkt. Anfang September war für Getreide von New-York nach England mehrmals $1^3/_4$—$1^7/_8$ Sh. pro Tonne nicht zu erlangen. Dampfer in Reihenfahrt nahmen Korn noch billiger. Später haben die letzteren Getreide ganz umsonst von New-York nach Liverpool befördert, da sie damit die Ausgaben für Ballast ersparten. Ja, es soll vorgekommen sein, daß die Dampfer das Getreide als Ballast mit nach Amerika nahmen, um für die abermalige Um- und Rückfahrt keine Ballastkosten zu haben; die Ware fuhr also umsonst dreimal über den Ozean. Das sind natürlich Ausnahmsfälle, Gelegenheitsverladungen für Ablader. Eigentliche Frachtdampfer brauchten so billig nicht abzuschließen, konnten aber doch $1^1/_2$ Sh. pro Tonne schwer bedingen. — Anderwärts waren jedoch die Frachten besser; so z. B. Anfang September von Liverpool nach San Francisco 15 Sh. von dort für Getreide nach England $38^3/_4$ Sh. Von Valparaiso für Salpeter nach England $27^1/_2$ Sh. Die Frachten hatten also den Tiefstand von 1896 noch nicht wieder erreicht.

Diese Sätze stellen keineswegs die höchsten und die niedrigsten Punkte dar. In den siebziger Jahren waren die Frachten gegen früher schon stark gewichen und in Ausnahmefällen sind noch viel niedrigere Frachten gezahlt als 1896. Für die Konkurrenz von Massengütern (Lebensmitteln und Rohstoffen) aus fremden Weltteilen spielt der Rückgang der Frachten eine geradezu entscheidende Rolle.

Während der riesige „Great Eastern“ 1859 seine Fahrt mit nur 3600 Pferdestärken eröffnete, hat heutzutage der Nordd. Lloyd-Dampfer „Kronprinz Wilhelm“ 35 000 und der Hamburg-Amerika-Dampfer „Deutschland“ 35 600 indizierte Pferdestärken, obwohl sie ungefähr dieselbe Größe haben wie jenes Schiff. 1850 fuhren die transatlantischen Ozeandampfer mit 9 Knoten (Reisedauer von England nach New-York 13 Tage); 1860 mit 11—$11^1/_2$ Knoten (11 Tage); 1870 mit 14 Knoten (9 Tage), 1881 setzt die Entwicklung der Schnelldampfer ein, an der sich stark der Lloyd beteiligte; seine „Elbe“, das erste deutsche Schiff dieser Art, erreichte 16 Knoten. 1887 wurde die „Lahn“ erbaut, die bei 9000 Pferdestärken durchschnittlich nur 7 Tage 13 Stunden gebrauchte. Neuerdings brauchen die Dampfer „Deutschland“, „Kaiser Wilhelm d. Gr.“ und „Kronprinz Wilhelm“ von Plymouth nach New-York nur 5 T. in 8—9 Stunden.

Die Hamburg-Amerika-Linie beteiligte sich anfangs nicht an der Verwendung dieses Schiffstypus, machte dann aber mit den Doppelschraubendampfern einen mächtigen Sprung vorwärts, den der Lloyd anfangs nicht mitmachen wollte. Augenblicklich (Frühjahr 1901) hat dieser indes schon 31 Doppelschrauber. Während die doppelte Schraube

doppeltes Maschinen- und Heizpersonal erfordert, bringt sie den großen Vorteil mit sich, daß ein Schraubenverlust oder Wellenbruch die Fortbewegung nur verlangsamt, aber nicht das Schiff hilflos macht. Der Laderaum der Schiffe mit so riesigen Maschinen, Kesseln und Kohlenräumen ist natürlich sehr reduziert. Bei den ersten Doppelschraubendampfern war er fast verschwunden. Hernach hat man verstanden, ihn wieder zu erobern, namentlich durch größere Schiffslänge. Kriegsschiffe sind in den letzten Jahren zur dritten Schraube übergegangen. — Die Anwendung der Parsonschen Dampfturbine an Stelle der Dampfcylindermaschinen ist auf Torpedoboote beschränkt geblieben, hat hier aber Geschwindigkeit von 32¾ Seemeilen die Stunde erreicht.

Ein anderer Fortschritt, der vor allem für die Verringerung des Verlustes an Menschenleben wichtig ist, ist die Einführung von wasserdichten Schotten im Schiffsraum. Der Raum wird in eine ganze Anzahl wasserdichter Kompartments zerlegt, so daß das Schiff nicht zu sinken braucht, wenn selbst mehrere derselben durch Leck, Strandung oder Kollision voll Wasser laufen. Die Fortschritte auf diesem Gebiete sind ununterbrochen. Sie vollständig zu schildern, wäre die Aufgabe einer besonderen Abhandlung. Doch dürfen auch hier einige Mitteilungen der Weser-Zeitung vom 12. September 1901 über die neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiete Platz finden. Sie betreffen den 1901 auf der Werft des Vulcan in Stettin erbauten Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm“: „Von der Kommandobrücke aus gehen Telephonleitungen, Siemens und Halskesche Lautsprecher (eine neue Erfindung) nach der Maschine wie nach dem Steuerhause am Heck des Schiffes. Ebenso geht von der Brücke aus ein hydraulisch-automatischer Apparat nach allen Schotten hinunter, durch den diese letzteren von der Brücke aus auf einen Schlag geschlossen werden können. Ein Glockensignal geht zehn Sekunden vorauf, um Leute zu warnen, die sich etwa gerade in einem Schottenthor befinden. Lichtsignale von jedem einzelnen Kompartment folgen und melden den Schluß des Schotts. Nur bei völligem Schluß des Schotts kann das Lichtsignal erscheinen; das Nichterscheinen kündigt an, daß das betreffende Schott noch nicht ordnungsmäßig geschlossen ist. Sodann ist eine wichtige Neuerung, daß das Schiff an vielen verschiedenen Stellen Feuermelder nach Art derjenigen der Feuerwehr hat; ist irgendwo Feuer ausgebrochen und durch Einschlagen der Scheibe des Apparats und Ziehen am Bügel gemeldet, so weiß man auf der Brücke, wo das Unglück eingetreten ist. Daß es an Schläuchen nicht fehlt, die man nur anzudrehen braucht, um Spritzenwasser zu haben, und ebensowenig an Handfeuerlöschapparaten, versteht sich von selbst. Weiter sei erwähnt, daß der Weg zum Ausguck

am Mast (dem Mastkorb der altmodigen Schiffe) nicht mehr außen am Maste hinaufführt (was immer mit Gefahren für den Seemann verbunden ist), sondern in dem hohlen eisernen Maste selbst; eine eiserne Leiter giebt dem Matrosen einen sicheren Weg. Von diesem Ausguck geht ein Sprachrohr zum Navigationszimmer hinunter, so daß die Stimme des Matrosen nicht mehr von anderem Lärm übertönt werden kann. Die Treppe im Mast ist für Kriegsschiffe nicht neu, wohl aber für Handelsschiffe. Eine neue Einrichtung ist auch noch die Telephonleitung von den Luxuszimmern nach dem Zimmer des Oberstewards. Ein Apparat für Marconische drahtlose Telegraphie befindet sich im Steuerhause am Heck."

Die Größe der Dampfer hat unter diesen Umständen stark zugenommen, immer abgesehen von dem einen verfehlten Versuch mit dem „Great Eastern". Die höchsten Größenklassen kommen nicht bei Post- und Schnelldampfern in Anwendung, sondern bei Frachtdampfern, die zugleich Passagiere von etwas geringeren Ansprüchen befördern. Sie fahren zwischen Häfen von starkem Güteraustausch wie New-York und Liverpool oder New-York und Hamburg-Bremen. Bei sehr großer Ladefähigkeit haben sie schwächere Maschinen und daher geringere Geschwindigkeit.

Der Vergleich des augenblicklich größten Frachtdampfers dieser Art, des am 4. April 1901 in Belfast von Stapel gelassenen Doppelschraubendampfers „Celtic" mit dem größten Schnelldampfer, dem beim „Vulcan" in Stettin im Bau befindlichen Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II." ergiebt folgende bezeichnende Unterschiede:

	„Celtic"	„Kaiser Wilhelm II."
Registertonnen (Brutto) . . .	20 880	19 500
Wasserverdrängung (in Tonnen)	36 700	26 000
Länge (in engl. Fuß)	700	707
Breite (in engl. Fuß) . . .	75	72
Raumtiefe (in engl. Fuß) . .	49	41
Maschinenstärke (Pferdekräfte) .	14 000	40 000
Geschwindigkeit (Knoten) . . .	16—17	23 1/2
Raum für Passagiere, Kajüte . .	500	1 000
" " " Zwischendeck	2 352	800
Besatzung (Personen)	335	585

Mit diesen Dimensionen ist der „Celtic" dem „Great Eastern" noch um fast 1400 t Ladefähigkeit überlegen. Um die Wandlung in den Reedereiverhältnissen richtig zu erfassen, muß man bedenken, daß ein einziges Schiff wie der „Kaiser Wilhelm II." so groß ist wie zu gewissen Zeiten im Anfang des Jahrhunderts die ganze Handelsflotte Bremens

oder Hamburgs. Ende 1805 betrug der Raumgehalt der bremischen Flotte 28 500 Registertonnen, also nur um die Hälfte mehr als das genannte Schiff. 1825 blieb sie mit 14 600 Registertonnen um reichlich ein Viertel hinter ihm zurück. Die Ladefähigkeit der damaligen Schiffe war nicht durch Kessel, Maschinen, Kohlenraum beeinträchtigt. Die größere Geschwindigkeit der Schiffe unserer Zeit gleicht dies reichlich wieder aus.

Zu solchen Ergebnissen hat die wissenschaftliche Entwicklung der Schiffsbaukunst wesentlich beigetragen. Man vergleiche nur einmal den Bremer Schiffskapitän, der nach Finland auszieht und selbst die Baumaterialien kauft, um gleichsam im Tagelohn ein Schiff zimmern zu lassen, oder später die phantastische Konstruktion des „Great Eastern" mit der wissenschaftlichen Durchbildung der heutigen Schiffsbautechniker. Die Entwicklung des Maschinenbauwesens, die Organisation der technischen Hochschulen gehörte zu den Vorbedingungen der heutigen Zustände. In England besteht schon seit einer Reihe von Jahren die Institution of naval architects; nach ihrem Vorbilde hat man 1899 in Deutschland die Schiffsbautechnische Gesellschaft gebildet.

Noch eine ganz andere Kategorie von Vorbedingungen war erforderlich, um solche technische Fortschritte zu ermöglichen. In älteren Zeiten gab es, wie ich schon kurz erwähnte, nur ganz wenige Häfen, die für heutige Schiffe die erforderliche Wassertiefe hatten. Die meisten — genannt seien nur Rotterdam, Amsterdam, Glasgow —, mußten erst durch künstliche Unternehmungen (Baggerungen, Strombauten, Kanäle) auf entsprechenden Stand gebracht werden. Und wo die Häfen selbst ausreichten, wie z. B. bei Hamburg, war durch Untiefen der Zugang gesperrt. Tiefgehende Schiffe können Hamburg noch heute nicht erreichen; sie müssen in Cuxhaven bleiben oder auf dem Strom einen Teil ihrer Ladung an Flußfahrzeuge abgeben („leichtern"). Bremen schüttelte einen Teil der Nachteile seiner weiten Entfernung von der See durch die Gründung Bremerhavens ab, das 1830 eröffnet wurde. Rotterdam und Amsterdam bauten in den ersten Jahrzehnten des neuen Jahrhunderts Seekanäle von ca. 5—5½ m Wassertiefe, ausreichend für die damaligen Schiffe. Dann entstand in den siebziger und achtziger Jahren der „Nieuwe Waterweg" von Rotterdam zur See, durch den 1899 45 Schiffe von 24—25 Fuß (7,32—7,63 m), 22 von 25—26 Fuß (7,63 bis 7,93 m) und 5 von 26—27 Fuß (7,93—8,24 m) einsegelten. Ebenso der „Noordzee-Kanaal" von Amsterdam nach See, durch den seit 1897 vereinzelte Schiffe über 7,40 m hereinkommen. So sind in Glasgow

und Middlesborough durch Flußkorrektionen treffliche Verbindungen mit der See geschaffen.

Bremen hat von der Mitte der achtziger bis zur Mitte der neunziger Jahre mit einem Aufwand von 30 Millionen die vorher nur $2^3/_4$ m betragende Tiefe der Unterweser auf 5—$5^1/_2$ m gebracht. Früher von der See so gut wie abgeschnitten und ganz auf den Leichterverkehr mit Bremerhaven angewiesen, hat es jetzt einen eigenen Seeverkehr von etwa 2100 angekommenen Seeschiffen im Tonnengehalt von etwa 900 000. Außerdem hat es die Außenweser von Bremerhaven bis zur See bedeutend vertieft. Wenn auch das Ziel, nämlich 10 m bei gewöhnlichem Hochwasser, noch nicht erreicht ist, so wird doch allen Anforderungen der augenblicklichen Schiffahrt genügt. Auch die Hafeneinrichtungen in Bremerhaven sind neuerdings diesem Ziel entsprechend gestaltet. Die 1897 eröffnete große Kammerschleuse, die die Einfahrt zum Kaiserhafen bildet, hat folgende Dimensionen: Länge 220 m, Breite 28 m, Tiefe zwischen den Thürflügeln bei gewöhnlichem Hochwasser 10,53 m. Sie ist eines der großartigsten Werke dieser Art in der ganzen Welt. Ohne den Wunsch der Kriegsmarine, die für im Kampfe beschädigte, daher mit vergrößertem Tiefgang fahrende Schiffe einen Zufluchtsort zu haben wünschte, hätte man die Tiefe etwas geringer gewählt. Aus gleichem Grunde ist denn auch das hauptsächlich für die großen Lloyddampfer erbaute Trockendock am Kaiserhaven in den gleichen Dimensionen gehalten. Die Kriegsschiffe bedürfen nur der erwähnten großen Tiefe, ihre Länge ist weit geringer als die der neuesten Schnelldampfer. Der soeben erwähnte, jetzt in Stettin im Bau befindliche Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II." erhält bereits eine Länge von 215,63 m und eine Breite von 25,2 m, so daß Schleuse und Dock nur noch eben für ihn ausreichen.

Hamburg hat mit der Korrektion der Unterelbe später und vorläufig in kleinerem Umfange angefangen. Dagegen hat es Cuxhaven ausgebaut und hier am stets offenen Fluthafen Kais für die größten Schnelldampfer gebaut; auch eine Eisenbahnverbindung nach Cuxhaven ist geschaffen.

In ähnlicher Weise sind denn auch in vielen Welthandelshäfen die Zugänge vertieft und verbessert und die Hafenbecken den wachsenden Schiffsgrößen entsprechend gestaltet.

Von der größten Tragweite für die Schiffahrt der Welt ist der Suez-Kanal geworden. Er hat die Verbindung zwischen Europa und dem fernen Osten beträchtlich verkürzt und den weitaus größten Teil des Verkehrs den Segelschiffen entrissen und den Dampfern zugeführt. Denn in dem fast immerwährend windstillen Roten Meer können Segelschiffe nicht fahren. Die Befürchtung, auf Grund deren England dem Bau des

Kanals widerstrebte, nämlich, daß er dem englischen Handel und der englischen Schiffahrt einen großen Teil des Verkehrs mit dem fernen Osten rauben würde, hat sich nicht erfüllt. Vielmehr ist England an dem sich riesig entfaltenden Verkehr weitaus das meistbeteiligte Land. Doch hat sich auch die deutsche Flagge seit Eröffnung der Linien nach Ostasien und Australien einen sehr ansehnlichen Teil erobert. 1870 betrug der Verkehr nur 486 Schiffe mit 436 000 Registertonnen. 1900 dagegen 3441 Schiffe mit 9 738 000 Registertonnen Netto. Die deutsche und englische Flagge behaupteten bei weitem den größten Verkehr, und zwar mit folgender Beteiligung:

	Englische Flagge		Deutsche Flagge	
	Reg.-Tonnen Netto	Prozente des Gesamtverkehrs	Reg.-Tonnen Netto	Prozente des Gesamtverkehrs
1895	6 059 000	71,6	696 000	8,2
1899	6 586 000	66,6	1 070 000	10,8
1900	5 605 000	57,6	1 466 000	15,1

Das sind für Deutschland glänzende Zahlen!

Auch der deutsche Nord-Ostsee-Kanal, obgleich weit weniger weltbewegend, darf für die deutschen Schiffahrtsverhältnisse nicht übergangen werden. Sein Verkehr war in beiden Richtungen im Jahre 1896 20 068 Schiffe, 1 751 065 Netto Registertonnen, 1900 29 571 Schiffe, 4 292 258 Netto Registertonnen.

Der Nord-Ostsee-Kanal hat sogar eine fühlbare Folge für die Gestaltung der Schiffe gehabt. Er hat einen ganz neuen Typus, wenn auch nicht gerade geschaffen, so doch sehr emporgebracht, die Seeleichter. Diese weder durch Dampf noch durch Segel mit eigener Bewegung versehenen, meist eisernen Fahrzeuge werden durch kleine Schleppdampfer weit durchs Meer geschleppt, u. a. von Emden bis Königsberg. Zuerst bürgerten sie sich im Verkehr zwischen der Elbe und Weser ein, dann sind sie namentlich im Verkehr zwischen Hamburg und einer ganzen Anzahl Ostseehäfen in Aufnahme gekommen. Ihr Tonnengehalt geht bis zu 800 und da sie nur für kurze Fahrt bestimmt sind, nicht selbst navigiert werden sollen, daher auch nur geringer Besatzung und für diese nur bescheidener Räume bedürfen, so kann fast ihr ganzer Raum mit Ladung vollgestopft werden. Das Anlagekapital und die Betriebskosten sind also sehr niedrig. Dagegen sind sie unbedingt auf gutes Wetter angewiesen; sie müssen unter Umständen solches abwarten und keinenfalls dürfen sie sich auf Reisen einlassen, die nicht entweder ganz kurz sind oder zahlreiche Zufluchtshäfen darbieten. Die Zahl der deutschen Seeleichter hat sich von 63 im Jahre 1889 auf 178 im Jahre 1900 vermehrt.

In den sechziger und siebziger Jahren war die Frachtfahrt mit Petroleum und leeren Petroleumfässern mit einem Mal eine Quelle schönen Verdienstes für die Seegelschiffahrt. Diese Ladung schien dem Segelschiff niemals geraubt werden zu können, zumal als in den siebziger Jahren der erste Versuch, ein Petroleum-Tankschiff zu erbauen, gänzlich fehlschlug; das von Nordamerika nach Antwerpen bestimmte Schiff kam dort niemals an. In den achtziger Jahren hat man das Problem, den ganzen Laderaum eines Schiffes, sogar eines Dampfers, für Aufnahme von Petroleum herzurichten und diesen gegen Kessel und Maschine hermetisch abzuschließen, aber doch gelöst. Seitdem ist beinahe der ganze Transport von Petroleum von Amerika nach Europa auf diese Fahrzeuge übergegangen; sie haben sich als durchaus seetüchtig bewährt. Solcher Tankdampfer giebt es in Hamburg Ende 1900 11, in Bremen 2, in Geestemünde 9.

Eine wichtige und eigenartige Erfindung wurde durch die Massenproduktion von Erdöl am Kaspischen Meer veranlaßt. Die dortige rohe Naphtha enthält viel dickes, schweres Öl, das zu anderen Zwecken keine Verwendung findet und daher zur Feuerung von Dampfkesseln benutzt wird. Bald nach der Eröffnung des Großbetriebes in Baku wurden die Dampfer auf dem Kaspischen Meer und alsbald auch auf den russischen Flüssen mit diesem „Masud" genannten Brennmaterial geheizt. Die Erfindung war ein großes Glück für jene kohlenarmen Gegenden. Nun hat man auch den Versuch gemacht, auf den Weltmeeren solche flüssige Feuerung zu benutzen. So hatte das deutsche Kriegsschiff „Kaiser Friedrich III." solche an Bord, und zwar in seinem Doppelboden. Beim Aufstoßen auf dem Adlergrund im Frühjahr 1901 wurde der Doppelboden zusammengepreßt, das Masud kam durch die Ventilatoren in den Feuerungsraum und es entstand ein Brand. Das ist indes kein Übel, das nicht zu vermeiden wäre. Der Einbürgerung der flüssigen Feuerung hat im Wege gestanden, daß es nur wenige Häfen giebt, wo die Dampfer solche kaufen können. Doch sind neuerdings viele Versuche angestellt, die in technischer Beziehung durchaus günstig ausgefallen sind; auch auf deutschen Schiffen hat man gute Erfahrungen gemacht. Wenn die Produktion geeigneter Öle, die in letzter Zeit auch in Ceylon und Texas Platz gegriffen hat, so zunimmt, daß die wichtigsten Anlaufhäfen den Dampfern zuverlässige Gelegenheit bieten, sich mit flüssigem Brennstoff zu versorgen, so wird die Sache eine vermehrte Bedeutung für die Schiffahrt gewinnen.

Nordamerika hat zwei besondere Typen von Dampfern erfunden: die Whaleback- und die ganz ähnlichen Turret-Ships. Es sind

dies Schiffe, die eine starke Ähnlichkeit mit einem Walfisch haben; namentlich besitzen sie nur ein ganz kleines, schmales, eigentliches flaches Verdeck. Ihr Rücken ist rundlich und nur mitschiffs ist ein kleines Verdeck ohne Masten und Aufbauten. Sie fahren bis jetzt ausschließlich zwischen Liverpool und Nordamerika; meist gehen sie durch den Welland-Kanal (neben dem Niagara-Fall) in die großen Seen hinauf, um in Chicago oder Milwaukee Getreide zu laden. Sie haben sich nicht schlecht bewährt, jedoch nicht so rasch zugenommen, wie das wohl vorausgesetzt wurde. Auf dem Michigan-See hatte man anläßlich der Weltausstellung von Chicago einen Walrückendampfer von 362 Fuß Länge und 42 Fuß Breite, der 7 Stahltürme und 3 Verdecke hatte. Auf 4000 Personen eingerichtet, soll er einmal 5700 an Bord gehabt haben. Ein Ozeanschiff ist das natürlich nicht. Dagegen ist, ohne eine neue Stufe im Schiffsbau zu bedeuten, ein neues Unternehmen im Verkehr zwischen Chicago und Europa (Hamburg, London, Liverpool) hervorgetreten. In Chicago sind für eine amerikanische Reederei-Gesellschaft (Northern Steamship Company) vier Ozeandampfer von 3200 Tonnen Raumgehalt (256 engl. Fuß Länge, 42 Fuß Breite, 26½ Fuß Tiefgang) und 12 Knoten Geschwindigkeit gebaut. Sie passieren gleichfalls den Welland-Kanal, der durch einen Umbau im Jahre 1899 Schleusen von den erforderlichen Dimensionen erhalten hat, und gehen dann den Lorenzstrom hinab zum Ozean. Allerdings ist diese Fahrt im Winter durch Eis gesperrt, dann sollen die Dampfer in der Küstenschiffahrt Verwendung finden. Der erste Dampfer ist am 24. April 1901 von Chicago mit einer großen Sendung landwirtschaftlicher Maschinen und Fleischwaren nach Hamburg abgegangen. Der deutschen, vorzugsweise auf New-York gerichteten atlantischen Dampferreederei ist diese Konkurrenz wohl nachteilig, doch sollen die Ergebnisse der ersten Reisen die Unternehmer sehr enttäuscht haben.

Wieder einen andern Typus bilden die Fischdampfer, auch ein Erzeugnis der Schiffsbaukunst, das erst etwa ein Jahrzehnt alt ist, sich jedoch sehr gut bewährt hat. Diese seetüchtigen Schiffe fahren mit schwacher Bemannung von der Weser und Elbe bis nach der isländischen Küste hinauf und bringen ihren Fang auf Eis in gutem Zustande heim. — Auf die Heringslogger wird weiterhin zu verweisen sein.

Während im allgemeinen die für bessere Fahrten abgängigen Dampfer allmählich zur Kohlenfahrt heruntersinken wie ein stolzes Reitpferd zum Karrengaul, und namentlich für kurze Fahrten zwischen England und benachbarten Ländern noch gute Dienste thun, hat man in neuester Zeit auch angefangen, neue Kohlendampfer zu bauen.

Durch Weglassung jeglichen Luxus' und ausschließliche Gestaltung für ihren Zweck hat man auch diese neuen Schiffe rentabel machen können. Zur Umgestaltung von älteren, stark entwerteten Dampfern in Holztransportschiffe bedarf es meist eines Umbaues; sie müssen viel größere Luken erhalten. Da notfalls das Schiff auf der Ladung schwimmt, auch die Beschädigung der Ladung durch Seewasser nicht allzuschlimm zu werden pflegt, so sind solche Fahrzeuge noch lange dienstfähig, vor allem, wenn man ihnen nicht zu schwere Decklast giebt. Da das Gewicht der Holzladung die Tragfähigkeit des Schiffes nicht ausnutzt, so pflegt man einen Teil des Holzes auf Deck zu verladen. Dadurch erhält der Schwerpunkt zuweilen einen zu hohen Platz, so daß „Schlagseite" entsteht. Im Nordostsee-Kanal erschien jüngst ein Schiff so schief überhängend, daß es auf Verlangen der Behörde erst einen Teil seiner Decklabung löschen mußte, ehe man es zuließ. Man baut heutzutage auch neue Dampfer für den Holztransport; sie erhalten von vornherein die erforderlichen großen Luken.

Für längere Zeit hat die Tieflabelinie ein Streitobjekt gebildet. In England war die Bezeichnung des größten, einem Schiffe zu gebenden Tiefganges von Staatswegen 1890 eingeführt. Die deutschen Reeder, unterstützt durch das Gutachten der Kapitäne, widerstrebten dem. Sie machten geltend, daß eine solche Bezeichnung nur zu einer falschen Sicherheit verleiten könne. Die Sicherheit des Schiffes hänge von ganz anderen Dingen ab: richtiger Stauung, richtiger Lage des Schwerpunktes, Beschaffenheit der Ladung u. s. w. Indessen haben einige große Gesellschaften den Zwang gar nicht einmal abgewartet und die Tieflabelinie einfach eingeführt, damit einer bereits weit gediehenen Agitation die Spitze abbrechend.

Als zuerst der Eisenschiffsbau aufkam, war das siegende Metall nur Eisen. Bald trat indes der Stahl an die Stelle des Eisens, und heutzutage ist der Stahlbau ganz überwiegend geworden. Die Dicke der Wandungen hat für Stahlschiffe noch niedriger bemessen werden können als für Eisenschiffe. Schlechte Erfahrungen hat man damit nicht gemacht.

Staatliche Aufsicht über die zu wählenden Stärken wie überhaupt über den Schiffsbau giebt es nicht. Eine solche ist wohl verlangt worden, aber in den letzten Jahren ist es wieder ganz still davon geworden, weil die deutschen Reeder und Schiffsbauer darauf verweisen konnten, daß kein Vorfall, keine Erfahrung eine solche in keinem anderen Lande geübte Aufsicht rechtfertigten. Vielmehr stehe die deutsche Handelsflotte in Bezug auf ihre Beschaffenheit und ihre Verluste und Unfälle

hervorragend gut da. Thatsächlich liegt die Aufsicht in den Händen einiger großer Schiffsklassifizierungs-Institute, unter denen vor allem British Lloyd in London, Bureau Veritas in Brüssel und Hamburg, Germanischer Lloyd in Berlin, der Record of American and Foreign Shipping in New York und Norske Veritas in Norwegen zu erwähnen sind. Diese Institute sind sehr mächtig, weil nach ihren Klassen und Certifikaten sich die Ablader bei der Auswahl der Schiffe und die Versicherer bei der Übernahme von Versicherungen richten. Davor, daß sie ihre Macht nicht parteiisch zu Ungunsten der Reeder ausüben, schützen sich diese durch die Konkurrenz der Gesellschaften, die z. B. in Deutschland sich der Germanische Lloyd und Veritas machen. Anderseits würden die Certifikate bald nur noch geringen Wert haben, wenn die Institute, um die Schiffe heranzuziehen, zu nachgiebig wären. Vor allem würden die sehr sachkundigen und scharf rechnenden Versicherer bald herausfinden, ob ein Institut zu lax in seinen Ansprüchen wäre (was in der That dem Germanischen Lloyd in den ersten Jahren vorgeworfen wurde). Es liegt also in der Natur der Sache, daß diese nur mit Wahrheitsliebe und strenger Gerechtigkeit ihre Aufgabe erfüllen und sich selbst behaupten können. In der That sind die sämtlichen beteiligten Kreise trotz diametral entgegengesetzter Interessen mit dem Stande der Dinge ganz zufrieden.

Die Klassifikations-Institute schreiben vor, welche Stärken bei gewissen Schiffsgrößen der Kiel, die Spanten, die Deckbalken, die Wandungen u. s. w. haben müssen, damit die Schiffe gewisse Klassen erhalten oder überhaupt klassifiziert werden können. Ihre Vorschriften sind der öffentlichen Kritik ausgesetzt; sie werden stets von den entgegengesetzten Standpunkten der Schiffsbauer und Reeder einerseits, der Versicherer (die zugleich stillschweigend Anwälte der Besatzungen, der Passagiere und der Ladungsinteressenten sind) anderseits geprüft.

Von tiefgreifendster Einwirkung auf die Schiffahrt ist die vollständige Umgestaltung der Ausstattung der Häfen mit Ent- und Beladungseinrichtungen und allem, was dazu gehört. Die alte Zeit wurde schon charakterisiert durch die am Eingange dieses Kapitels wiedergegebenen Slomanschen Erinnerungen. Die Schiffe lagen am Ufer, das erst allmählich mit einfachen, drehbaren Handkrähnen ausgerüstet wurde, oder auf dem offenen Strom (wie es bis etwa 1880 noch in Hamburg vorwiegend war), wo sie natürlich völlig auf sich selbst angewiesen waren. An eine Rahe wurde die Schiffswinde (die Schiffstakel) befestigt und Matrosen bedienten sie beim Ein- und Ausladen der Güter. Lag das Schiff auf dem offenen Strom, so mußten kleine Hilfsschiffe

(Leichter, Schuten, Kähne) sich langseits legen und die Ladung bringen oder holen. Noch heute vollzieht sich ein Teil des Hamburger Hafenverkehrs auf diese Weise, wenn auch ohne die Arbeit der eigentlichen Seeleute, und vor allem geht die Sache noch heute in der unteren Elbe so vor sich, wenn die Schiffe zu tief gehen, um nach Hamburg herauf zu kommen, wenn sie also weit unterhalb einen Teil ihrer Ladung löschen oder einnehmen müssen. Auch in Bremerhaven löschen und laden die Schiffe fast nur mit der Schiffstakel. — An Verbindung der Hafenkais mit der Eisenbahn dachte man erst, als die Eisenbahnen schon ein eingebürgertes Mittel für den Güterverkehr waren.

Die s. Zt. vielberühmten Londoner Docks (Dock bedeutet korrekt nur einen mit Schleusen abgeschlossenen Hafen, keineswegs Trockendock, wofür das Wort im Deutschen meist gebraucht wird) nahmen mit den St. Catherines Docks im Jahre 1828 ihren ersten reellen Anfang. Sieht man sie heute, so kommen sie einem höchst altertümlich, fast kindlich vor. Die Wasserfläche ist nur 4 ha groß (das erste Freihafenbassin in Bremen 20), mit ihnen verbunden sind jedoch 5 ha vielstöckige Speicher, die hart am tiefen Wasser stehen und eine bedeutende Lagergelegenheit darstellen. Aber von Zurüstungen für Durchgangsverkehr, für raschen Umschlag, für sofortigen Übergang vom Schiff auf die Eisenbahn keine Spur. Das verlangte die alte Zeit gar nicht. Eile war noch nicht so notwendig.

Damit vergleiche man einen Hafen vom Schlusse des Jahrhunderts. Verbindung mit der Eisenbahn ist das erste aller Erfordernisse. Einem Schienenstrang gebührt der erste Platz dicht am Ufer, einem zweiten zum Rangieren der zweite. Mächtige Portalkrähne stellen sich breitbeinig über die Geleise und lassen die Eisenbahnzüge unter sich hindurchfahren, oder sie setzen ein Bein auf die Uferkante und das zweite auf das Gesimse des nahen Schuppens. Ihre erste Aufgabe ist, die Waren aus dem Schiff direkt in den Waggon zu heben oder umgekehrt. Gleich nach den Eisenbahngeleisen kommen einstöckige oder selten zweistöckige Schuppen mit großer Grundfläche und möglichst allseitigem Licht. Sie sind nicht zum Lagern der Waren bestimmt, sondern nur zur vorübergehenden Aufnahme der ankommenden und abgehenden Güter. Die Krähne werden nur noch selten mit der Hand bedient, selbst der Dampfkrahn mit eigenem Kessel und eigener Maschine beginnt zu veralten, die hydraulische oder elektrische Bedienung, von einer Centralstation ausgehend, stellt den neuesten Typus dar. Im kleinen Glasverschlag auf dem Krahn sitzt der Mann, der die Kraft ansetzt, die Kette anziehen oder abrollen, den Krahn

sich drehen läßt. Er hebt die Ware aus dem Schiff oder ins Schiff, setzt sie in den bereitstehenden Waggon ab oder hebt sie über diesen hinweg in den Schuppen. Handelt es sich um Getreide, das im Schiff lose (ungesackt) verladen ist, so greifen baggerähnliche Paternosterwerke oder aber Greifbagger direkt in die Ladung hinein und heben sie empor. Entweder führen sie das Korn automatischen Wagen zu, die ununterbrochen Quantitäten von 100 kg abwiegen und in bereitstehende Säcke abschütten, oder sie bringen sie auf Bänder-Transporteure, die sie auf die verschiedenen Lagerplätze der Böden verteilen. Silos mit einem System von Vertikalzellen anstatt der horizontalen Lagerböden sind meines Wissens in den deutschen Seehäfen noch nicht in Gebrauch. Es ist streitig, ob sich diese amerikanischen Verhältnissen entsprungenen und in England vielfach angewandten Einrichtungen für uns eignen.

Die Schuppen dienen vorzugsweise zur Sonderung der soeben mit der Eisenbahn, mit Fuhrwerk oder mit dem Schiff angekommenen Waren. Auf der Landseite der Schuppen pflegen zunächst wieder zwei Schienenstränge für die Eisenbahn zu liegen, während das Fuhrwerk Gelegenheit hat, auf die eine oder andere Weise in den Schuppen zu fahren. Vielerwärts, z. B. in Bremen, giebt man Schuppen in Perronhöhe den Vorzug, damit die Ware unmittelbar auf das Fuhrwerk oder in den Waggon rollen kann. Anderwärts, z. B. in Antwerpen, wird der „ebenerdige“ Schuppen bevorzugt. Kommt nun ein Seedampfer, groß oder klein, an, so öffnet er alle seine Luken zugleich, jede wird von einem oder mehreren mechanisch angetriebenen Krähnen bedient, die Ladung wird Hals über Kopf herausgenommen und, sofern sie nicht sogleich in den Eisenbahnwaggon übergehen kann, in den Schuppen geworfen, wo sie nach den verschiedenen Empfängern und Bestimmungen geordnet wird. Letzteres geschieht oft unter Obhut der Schuppenverwaltung. Ist das Schiff leer — oft sogar noch vorher —, so wird mit der Übernahme der neuen Ladung begonnen, die schon in Waggons oder im Schuppen bereit steht. Auch die Kohlen werden eingenommen, etwaige kleinere Reparaturen werden ausgeführt, das Schiff wird gereinigt, gemalt, frischer Proviant wird eingenommen, unter Umständen die Mannschaft gewechselt. Das alles vollzieht sich je nach der Größe des Schiffes in ganz kurzer Zeit, manchmal in ein bis zwei Tagen. Das Schiff geht schon wieder in See, ehe noch seine Ladung den Empfängern zugeteilt ist. Das besorgt die Reederei in Verbindung mit der Schuppenverwaltung oder an ihrer Stelle die Agentur der Reederei.

Doch das Räderwerk dieses komplizierten Mechanismus geht noch weiter. In zweiter Linie hinter den Schuppen steht eine Reihe zweistöckiger

Speicher zur Aufnahme der Waren bestimmt, die für längere oder kürzere Zeit gelagert werden sollen. Krähne reichen mit ihren langen Armen vom Erdboden des Schuppens hinweg nach den hohen Speicherböden hinauf oder nach den Speicherkellern hinunter, also über Eisenbahnzüge und Fuhrwerk hinweg, das zwischen Schuppen und Speicher verkehrt. Rutschbahnen für Waren, die aus oberen Stockwerken der Speicher in Waggons, Fuhrwerk oder Schiffe verladen werden sollen, vervollständigen den Mechanismus. Das Schiff hat von diesem den großen Vorteil, daß es am Lande möglichst kurze Zeit aufgehalten wird und seine Zeit möglichst ausschließlich der Fahrt widmen kann. — Auf diese oder ähnliche Weise sind fast alle großen Seehäfen der Neuzeit ausgestaltet, so namentlich Hamburg, Bremen, Stettin, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, London und Liverpool. Letztere beiden besitzen auch Getreidesilos.

Welchen Einfluß dieser Gang der Dinge auf die Besatzung, auf die Arbeitsteilung zwischen Besatzung und am Lande befindlichen Hafenarbeitern (Schauerleuten) ausgeübt hat, wird an anderer Stelle darzulegen sein.

In Verbindung mit der Schiffahrt und dem Schiffsbau steht eine ganze Menge von Hilfsindustrien, worauf hier nur kurz hingewiesen werden kann. Der Schiffsbau ist einer der wichtigsten Abnehmer für Eisen und Stahl geworden. Wenn er die großen Maschinen auch selbst herstellt, so werden doch viele kleinere, z. B. Dynamos, von Specialfabriken geliefert. Sodann werden Wellen, Anker, Ketten erfordert, neuerdings Masten und Rahen aus Hohleisen. Daran schließen sich Tauwerkfabriken (Hanf- und Drahttauwerk), Segeltuchwebereien, Segelmachereien, Netzfabriken für die Seefischerei, Eisfabriken ebenfalls für den Fischfang, Chronometerfabriken, Brotfabriken (Schiffszwieback und Hartbrot), Konservenfabriken, Wurstfabriken. Salzfleisch vom Rind und Schwein bezieht der Schiffer wo er kann, lieber aus Amerika, wo es billiger ist und als fetter seinem Bedürfnis mehr entspricht. Den Ersatz der so leicht verderblichen Butter durch Margarine — die letztere ist außerordentlich haltbar — betrachtet der Matrose als ein Glück.

Drittes Kapitel.

Der Schiffsbau, die Handelsflotten, der Seeverkehr in ihrem äußeren Umfang.

Auf Grund des politischen Friedens, der wachsenden Entwicklung der fremden Weltteile, der zunehmenden Arbeitsteilung, der technischen Fortschritte konnte sich der Schiffsbau mächtig entfalten. Wenn die Fortschritte seines Umfangs zuweilen unterbrochen werden, so hat er das vor allem seiner eigenen Überstürzung zuzuschreiben. Veranlaßt durch wachsende, gelegentlich rasch wachsende Nachfrage nach neuen Schiffen vergrößerten die Schiffsbauer zuweilen allzu hastig ihre Werften und brachten die Produktionsfähigkeit über das berechtigte Maß hinaus. Dann wurden Schiffe weit über den Bedarf erzeugt, sie suchten verzweifelt nach Frachten und drückten deren Stand tief herunter. Die unausbleibliche Folge, nämlich schlechte Geschäftsergebnisse, zwangen dann die Reeder zur Einschränkung ihrer Aufträge. Namentlich um die Mitte der achtziger Jahre war eine solche rückgängige Konjunktur hervorgetreten. Am meisten in England. England ist ja in Bezug auf den Schiffsbau das maßgebende Land. Es war auch bis vor wenigen Jahren das einzige, von dem eine genügende Statistik vorlag. Als nun in der erwähnten höchst ungünstigen Konjunktur die Bauaufträge stark zurückgingen, konnten sich die Schiffsbauer noch nicht sogleich entschließen, den Betrieb entsprechend einzuschränken. Sie bauten weiter in der Hoffnung, die Schiffe über kurz oder lang verkaufen zu können, und bauten deshalb vorzugsweise das „gewöhnliche Schiff", den Ozeanfrachtdampfer. Natürlich war gerade dieser Typus bald am allerstärksten vertreten, am schwersten zu verkaufen und am wenigsten zu verwenden. Um sich aus der Verlegenheit zu reißen, bildeten sie Aktiengesellschaften und übertrugen diesen das Eigentum an den Schiffen; Aktiengesellschaften von der in England

möglichen Form der Zerlegung des Kapitals in Einpfund-Aktien. Mit diesen wurden Emissäre in das Binnenland und in die der Schiffahrt fernstehenden Kreise gesandt und es gelang, sehr viele davon bei dem „Outsider"-Publikum unterzubringen. Dieses hat die denkbar schlechtesten Geschäfte gemacht. Der Betrieb dieser Schiffe erlitt bei den stark gesunkenen Frachten große Verluste, man ließ sie lieber still liegen. Zeitweilig befanden sich in den englischen Häfen Hunderte von Handelsdampfern „aufgelegt", d. h. ohne Besatzung auf bessere Zeiten wartend. Die Aktionäre verloren zum Teil das ganze eingezahlte Aktienkapital. Auch in Deutschland haben wir solche Fälle gehabt.

Indes dauerte diese ungünstige Konjunktur nicht sehr lange. Schon 1890 hatte die ganze Geschäftslage eine andere Physiognomie gewonnen. Die transportbedürftige Gütermenge wuchs reißend schnell an, alle Fahrzeuge fanden wieder Verwendung, die Frachten stiegen, die Reedereien gelangten wieder zu schönen Überschüssen. Zu Zeiten konnte der Schiffsbau der Nachfrage nicht genügen. Die günstige Konjunktur hat heute, Ende 1901, stark nachgelassen. Zuerst traf der Rückgang des Frachtenmarktes die Reeder, namentlich solche, die noch mit alten, zu teuren, zu kostspielig fahrenden, unprofitabel gebauten Schiffen belastet waren. Unter diesen haben natürlich die Segelschiffsreeder schon seit lange am meisten zu kämpfen. Das wird sich natürlich auf den Schiffsbau fortpflanzen; wenn es auch augenblicklich nicht an der Beschäftigung selbst zu spüren ist, so macht es sich ihm doch schon an dem Nachlassen neuer Aufträge fühlbar. Bisher ist er u. a. stark beschäftigt mit der Herstellung von Specialitätsschiffen, z. B. großen Schnell- und Passagierdampfern, Tankdampfern für Petroleum, Holz- und Kohlendampfern, Fischdampfern, auch namentlich Kriegsschiffen. So ist denn der Raumgehalt der von Stapel gelassenen Schiffe in England seit 1889 nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen, die noch dazu meist von äußeren Gründen, z. B. dem großen Maschinenbauerstreike herrührten.

Ich besitze die Zahlen seit 1881 und glaube, sie geben ein lebendiges Bild, das keiner weiteren Erläuterung bedarf.

An Handelsschiffen einschließlich Baggerschiffen, Eisbrechern, Schleppern und Flußdampfern sind in Großbritannien und Irland von Stapel gelaufen — sämtlich in Brutto-Registertonnen[1]:

[1] Die Brutto-Registertonne bezeichnet den gesamten Innenraum des Schiffes einschließlich der Deckbauten. 1 Tonne = 2,83 Kubikmeter. Nach Abzug der Kohlenräume, Kessel-, Maschinen-, Hilfsmaschinen-, Offiziers- und Mannschaftsräume ergiebt sich die Netto-Tonne.

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1881	416	651 000	137	85 000	553	737 000
1882	493	820 000	140	125 000	663	946 000
1883	637	929 000	148	134 000	785	1 063 000
1884	463	597 000	190	157 000	653	754 000
1885	230	257 000	233	200 000	463	458 000
1886	226	236 000	146	137 000	372	373 000
1887	257	393 000	90	70 000	347	463 000

Bis soweit umfassen die Zahlen nur die in Großbritannien und Irland gebauten und zugleich in „Lloyds Register" klassifizierten Schiffe. Es sind das etwa 100- bis 150000 t weniger als die überhaupt erbauten. Die folgenden Zahlen umfassen alle in Großbritannien und Irland gebauten Schiffen:

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1888	458	757 000	81	80 000	539	838 000
1889	595	1 083 000	95	125 000	690	1 209 000
1890	651	1 061 000	92	133 000	743	1 194 000
1891	641	878 000	181	252 000	827	1 130 000
1892	512	841 000	169	268 000	681	1 109 000
1893	438	718 000	98	118 000	536	836 000
1894	549	964 000	65	81 000	614	1 046 000
1895	526	904 000	53	45 000	579	950 000
1896	628	1 113 000	68	45 000	696	1 159 000
1897	545	924 000	46	28 000	591	952 000
1898	744	1 363 000	17	4 000	761	1 369 000
1899	714	1 414 000	12	2 000	726	1 416 000
1900	664	1 432 000	28	9 800	692	1 442 000

Wir sahen die erste Depression 1888 und endgültig 1889 aufhören, dann nach vier glänzenden Jahren eine neue, jedoch viel mattere Depression eintreten, die 1898 endgültig überwunden ist. In die Jahre 1889 bis 1893 fällt noch einmal ein Aufflackern des Segelschiffsbaus, verursacht durch abnorme Kohlenpreise und den Glauben, daß dadurch die Segelschiffsreederei zu neuer Blüte kommen werde. Namentlich wurden damals viele sehr große eiserne oder stählerne Schiffe für Massengüter auf weite Reisen hergestellt. Allein der freundlichere Stern für die Segelschiffsreederei ging bald wieder unter.

Welchen Umfang daneben der Bau von Kriegsschiffen noch einnimmt, mögen die folgenden Zahlen für die letzten 3 Jahre belegen. Die Kriegsschiffsbauten betrugen in Tonnen Deplacement:

	1898	1899	1900
für englische Rechnung	140 120	121 140	35 050
„ fremde „	51 435	44 450	33 314
Zusammen	191 555	165 590	68 364

Die Zahlen für die Handelsdampfer sind um einen kleinen Betrag größer als sie sein sollten, wenn man wirklich nur die Fracht- und Passagierschiffe betrachten will. Aus Reklamerücksichten führen die Werften in ihren Aufstellungen auch Eisbrecher, Bagger, Prähme und Baggerschuten mit auf, auch Flußdampfer, doch kommen diese in nennenswerter Zahl in England nicht vor.

Im produzierten Quantum steht England immer noch weitaus obenan. Und gestützt auf seine Kohlenproduktion und seine hochentwickelte Eisenindustrie, auch auf die Tradition und die im Schiffsbau angewandten geistigen Kräfte dürfte es diesen Platz wohl nicht sobald verlieren. Dagegen hat sich in den Leistungen im einzelnen der deutsche Schiffsbau einen dem englischen vollkommen ebenbürtigen Rang erobert. Ja, die hervorragendsten Leistungen, die der Schiffsbau der Welt überhaupt in den letzten Jahren aufzuweisen hat, fallen Deutschland zu. Es sind das die großen Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große", „Deutschland" und „Kronprinz Wilhelm", sämtlich auf der Werft des „Vulkan" zu Bredow bei Stettin erbaut. Englische Fachblätter geben mit schmerzlichem Bedauern der Wahrheit die Ehre, indem sie anerkennen, daß auf diesem Gebiet zur Zeit das Prestige von England auf Deutschland übergegangen ist. England hat sich in den letzten Jahren weit weniger auf die schnellen Prachtdampfer geworfen. Die seit etwa 1880 aufkommenden ersten Schnelldampfer des Nordd. Lloyd („Elbe" u. s. w.) wurden noch sämtlich in Glasgow bei John Elder gebaut. Jetzt aber leistet der deutsche Schiffsbau Vorzüglicheres als der britische.

Im Umfang steht der deutsche Schiffsbau noch sehr beträchtlich hinter dem britischen zurück. Die Statistik darüber ist nicht so durchgebildet wie die englische; über Kriegsschiffe sagt sie gar nichts. Doch kann folgendes verzeichnet werden:

(Siehe die Tabelle S. 58, oben.)

Ein wesentlicher Umstand für den deutschen Schiffsbau ist, daß er das Recht hat, ausländische Materialien zollfrei zu verwenden.

Lloyds Register giebt regelmäßig in Verbindung mit seiner britischen Schiffsbaustatistik auch eine solche vom Schiffsbau in den fremden Ländern. Sie ist zwar nicht fehlerfrei, dennoch nicht ohne Interesse, wobei es dem Leser überlassen bleibt, anzunehmen, daß die Fehler bei allen Ländern

An Handelsschiffen sind in Deutschland gebaut, — alles in Brutto-Registertonnen:

	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
			a) nach dem Bureau Veritas in Hamburg:			
1892	48	29 767	20	27 914	68	57 681
1893	48	57 552	13	8 922	61	66 474
1894	51	97 208	8	5 043	59	102 251
			b) nach der Denkschrift des Reichs-Marineamts:			
1895	—	—	—	—	63	81 000
1896	—	—	—	—	54	80 000
1897	—	—	—	—	74	153 000
			c) nach dem Germanischen Lloyd (exkl. Flußschiffe):			
1898	—	—	—	—	178	154 865
1899	222	196 738	85	13 163	307	209 891
1900	169	223 423	113	19 039	282	242 462
1901	168	219 346	66	13 513	234	232 859

etwa die gleichen seien. Es hatte in allen fremden Ländern an Stapelläufen im Jahre 1900 1 053 000 Tonnen ermittelt gegen 881 000 im Jahre 1899. Diese Zahlen schließen jedoch die Kriegsschiffe ein. Großbritannien hatte in den beiden Jahren einschließlich der Kriegsschiffe 1 510 000 bezw. 1 582,000 T. Sein Schiffsbau war also weit größer als der der ganzen übrigen Welt zusammen. Von der Zahl des Jahres 1900 entfallen auf die übrigen hauptsächlichsten Länder:

	Total Tonnen	davon Kriegsschiffe (Tonnen Deplacement)
Verein. Staaten	358 000	25 000
Deutschland	260 000	56 000
Frankreich	165 000	48 000
Holland	51 000	5 800
Italien	67 000	—
Rußland	39 000	32 000
Norwegen	33 000	260
Österreich	25 500	10 600

Die bedeutende Stellung der Vereinigten Staaten ist noch sehr jungen Ursprungs. Bisher hatte lange Jahre hindurch Deutschland die Führung nächst England. Das mächtige Anschwellen der Eisenindustrie, das Herabdrücken der früher durch Schutzzoll hochgehaltenen

Eisenpreise, das Anschwellen des Kapitalismus, des wirtschaftlichen Chauvinismus haben bewirkt, daß Nordamerika den ersten Platz erreicht hat. — Dort nimmt auch eben jetzt der Schiffsbau unter dem Einfluß des Riesenkapitals großkapitalistische Formen an, wie man sie weder in England noch in Deutschland kennt.

Wie lange indes dieses Verhältnis zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten dauern wird, ist ganz unsicher. Bei den Schiffen, die Ende Dezember 1900 im Bau waren, war es zu Gunsten Deutschlands verschoben, nämlich (nur Handelsschiffe):

	Dampfer	Segler
in Deutschland	196 000 Tonnen,	7 700 Tonnen,
„ den Verein. Staaten	185 500 „	12 300 „
„ Frankreich	66 700 „	54 300 „

Ende September 1901 war dagegen ein noch größeres Übergewicht Nordamerikas hervorgetreten:

	Dampfer	Segler
Deutschland	193 700 Tonnen,	4 800 Tonnen,
Verein. Staaten	220 400 „	12 200 „
Frankreich	58 000 „	84 800 „

In Frankreich ist der andauernd starke Bau von Segelschiffen eine sehr bemerkenswerte Erscheinung. In England und Deutschland wird von diesem rückständigen Typus fast nichts mehr hergestellt. Holland baut noch manche von den in seinen Gewässern so wohl angebrachten Fischer- und Küstenschiffen (1900: 27 Schiffe 9093 T.). Im übrigen sehen wir das Segelschiff vor allem in denjenigen beiden Ländern im Bau, die durch Bau- und Schiffahrtsprämien ihm das Fortleben ermöglichten. Die Vereinigten Staaten bauten 1900 125 Segelschiffe von zusammen 122 745 T., von denen 87 mit 81 046 T. an der atlantischen Küste, 32 mit 21 039 T. an der pazifischen Küste und 6 mit 20 660 T. an den großen Seen entstanden, deren Handelsflotte im übrigen in dieser ganzen Arbeit nicht mit berücksichtigt ist. Und was das merkwürdigste ist: die Vereinigten Staaten bauen immer noch hölzerne Schiffe; nicht etwa an den großen Seen; die hier gebauten 6 Segelschiffe, vermutlich riesige Schleppfahrzeuge, waren sämtlich von Eisen oder Stahl; wohl aber an den Küsten. 77 Segler von zusammen 69 053 T. wurden an der atlantischen Küste, 32 von zusammen 21 039 (also sämtliche dort überhaupt gebauten Segler) an der pazifischen Küste aus Holz konstruiert. Sogar hölzerne Seedampfschiffe bauten die Vereinigten Staaten noch,

und zwar 32 von zusammen 17454 T. — Am Jahresschluß waren jedoch überhaupt nur 17 Segler aller Art von zusammen 12300 T. im Bau.

Frankreich baute 1900 40 eiserne Segler von zusammen 94131 T. und 13 hölzerne von zusammen 2833 T.

Die Rückständigkeit der beiden Länder in Bezug auf die Schiffstypen, denen sich ihre Bauthätigkeit widmet, ist daher offenbar.

Auf den Schiffsbau der übrigen Länder einzugehen, würde hier zu weit führen, nur die eine bemerkenswerte Erscheinung darf hier nicht übergangen werden, daß ganz neuerdings auch Japan unter den Ländern erscheint, die Schiffe nach europäischem Typus bauen. 1900 liefen dort 3 Dampfer von zusammen 4543 T von Stapel und am Jahresschluß waren nicht weniger als 7 von zusammen 18034 T. im Bau.

Unter den verschiedenen Größenklassen treten immer mehr die Riesendampfer in den Vordergrund. Für Großbritannien und Irland verteilt sich der Schiffsbau im Jahre 1900 auf folgende Größenklassen, wobei Kriegsschiffe ausgeschlossen sind:

	Dampfer	Segler
Unter 50 Tonnen	1	5
50— 99 „	17	3
100— 199 „	143	10
200— 499 „	111	5
500— 999 „	41	1
1000— 1999 „	60	4
2000— 2999 „	47	—
3000— 3999 „	119	—
4000— 4999 „	56	—
5000— 5999 „	26	—
6000— 6999 „	17	—
7000— 7999 „	12	—
8000— 8999 „	2	—
9000— 9999 „	4	—
10000—10999 „	4	—
Über 12000 „	4	—
Zusammen	664	28

Der englische Schiffsbau ist in den ersten Jahrzehnten der Herrschaft des Eisens die Nährmutter für die Handelsflotten der Welt gewesen, nicht nur für die britische Flagge, sondern für alle. Er ist es in beschränktem Umfange noch. Von den Neubauten auf britischen Werften entfielen auf Reeder in

Großbritannien und Irland	1 109 000	Tonnen	Brutto,
die britischen Kolonien	18 000	"	"
also für engliche Flagge	1 127 000	Tonnen	Brutto,
für fremde Flagge	315 000	"	"
Zusammen	1 442 000	Tonnen	Brutto.

Unter den fremden Ländern, für die der englische Schiffsbau thätig war, hat lange Jahre hindurch Deutschland fast ohne Unterbrechung obenan gestanden. So auch im Jahre 1900. Die wichtigsten fremden Länder sind

Deutschland	104 000	Tonnen	Brutto,
Österreich	80 000	"	"
Holland	24 000	"	"
Frankreich	21 000	"	"
Spanien	19 000	"	"
Rußland	13 000	"	"
Südamerika	12 000	"	"
alle übrigen	42 000	"	"
Zusammen	315 000	Tonnen	Brutto.

Dagegen war Ende September 1901 die englische Bauthätigkeit für deutsche Rechnung stark zurückgegangen.

Die gesamte Handelsflotte der Welt hat unter dieser starken Bauthätigkeit einen fast ununterbrochen wachsenden Umfang angenommen. Jedoch haben die Zahlen der Dampfer und der Segelschiffe einen entgegengesetzten Weg verfolgt, jene einen steigenden, diese einen sinkenden. Nach der Statistik des Bureau Veritas[1] betrugen unter Weglassung der Schiffe unter 100 Tonnen die

(Siehe die Tabelle S. 62.)

Die Aufstellung weist einige jähe Sprünge auf, die nicht in der Sache selbst, sondern nur in der Statistik liegen können. So den plötzlichen Rückgang der Segler in den Jahren 1877, 1884 und 1890; ebenso 1898 die Geringfügigkeit des Zuwachses der Dampfer an Nettotonnen gegenüber dem starken Zuwachs an Bruttotonnen. Eine Revision der Listen scheint zur Ausmerzung von Fehlern geführt zu haben. Für 1893 ist dies ausdrücklich bei den Seglern vermerkt.

[1] Diese ist besser als die offiziellen der Staaten; sie umfaßt nur die wirklichen Handelsschiffe, während manche Staaten die Schleppschiffe, Eisbrecher, Fährboote mitzählen. — Bei Kjaer, Les Marines marchandes, S. 27, fehlen verschiedene Länder, z. B. Rußland, Spanien, Portugal, ganz Südamerika.

Herbst	Dampfer			Segler		Zusammen Segler u. Netto-Dampfertonnen in 1000
	Anzahl	in 1000 Reg.-Ton. Brutto	in 1000 Reg.-Ton. Netto	Anzahl	in 1000 Tonnen	
1874	5 365	5 226	3 471	56 289	14 523	17 994
1875	5 519	5 364	3 590	57 258	15 099	18 689
1876	5 771	5 686	3 748	58 208	15 553	19 301
1877	5 471	5 507	3 595	51 912	14 799	18 394
1878	5 462	5 595	3 650	49 524	14 317	17 967
1879	5 897	6 179	4 021	49 024	14 103	18 124
1880	6 392	6 745	4 401	48 584	13 872	18 273
1881	6 857	7 475	4 880	49 037	13 911	18 791
1882	7 301	8 404	5 479	48 487	13 739	19 318
1883	7 764	9 232	6 037	48 074	13 647	19 684
1884	8 433	10 209	6 675	44 734	13 010	19 685
1885	8 394	10 269	6 719	43 692	12 867	19 586
1886	8 547	10 403	6 817	42 545	12 571	19 388
1887	8 718	10 632	6 954	41 281	12 174	19 128
1888	8 835	11 045	7 251	39 663	11 636	18 887
1889	9 256	11 913	7 748	37 567	11 081	18 829
1890	9 638	12 825	8 286	33 879	10 540	18 826
1891	10 103	13 805	8 872	31 666	10 217	19 089
1892	10 362	14 380	9 226	30 711	10 093	19 319
1893	10 629	15 134	9 674	29 756	9 829	19 503
1894	10 744	15 657	9 994	29 333	9 547	19 541
1895	10 896	16 338	10 360	29 570	9 323	19 683
1896	11 155	17 089	10 761	29 348	9 136	19 897
1897	11 271	17 889	11 427	29 315	8 894	20 321
1898	11 576	18 887	11 687	28 885	8 693	20 380
1899	11 456	19 711	12 165	27 867	8 347	20 512
1900	12 289	21 787	13 465	27 982	8 205	21 671
1901	12 702	23 379	14 663	27 854	8 119	22 782

Zu einer vollständigeren Einsicht gehört auch die Verzeichnung der Verluste, die die Handelsflotte durch Untergang und Abbruch der Schiffe erleidet. Die Nachweise des Bureau Veritas gehen nicht soweit zurück, doch dürfte hier auch folgendes genügen:

(Siehe die Tabelle S. 63, oben.)

Die Tabelle über die Tonnenzahl der gesamten Dampfer- und Segelflotte zeigt eine überraschende Erscheinung: eine überaus geringfügige Zunahme. Mit der Vorstellung vom bedeutenden Anwachsen der Schiffahrt steht sie wenig in Einklang. Sie kann aber nur für den ersten Augenblick verblüffen. Denn der Schwerpunkt liegt darin, daß das Segelschiff immer mehr durch das Dampfschiff ersetzt wird und daß das letztere wegen seiner raschen Reisen und der Geschwindigkeit seines Ent- und Beladens früher das dreifache, später das vierfache Transportvermögen des Segelschiffes erlangt hat.

Im Jahre	Dampfer		Segler		Zusammen	
	Zahl	1000 Netto-Tonnen	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen
1888	190	145	1391	529	1581	674
1889	214	148	1195	428	1409	576
1890	238	184	970	358	1208	542
1891	205	171	1568	477	1775	658
1892	230	183	2057	634	2387	827
1893	245	169	2288	646	2533	815
1894	319	232	1672	574	1991	806
1895	337	215	1568	470	1905	685
1896	302	230	1454	480	1756	710
1897	331	267	1538	506	1869	773
1898	338	287	1687	440	2025	727
1899	893[1]	314	1656	486	2549	800
1900	363	295	1514	431	1877	726
1901	279	398	1092	359	1371	757

Berücksichtigt man dies, so ergiebt sich ein stetiger, starker Fortschritt des Transportvermögens der Handelsflotten, das hier nur an einigen Stichproben gezeigt werden soll:

Verhältnis	Transportvermögen in 1000 Tonnen			
	im Jahre	der Dampfer-flotte	der Segel-flotte	Zusammen
1 : 3	1875	10 770	15 099	25 869
1 ; 3	1880	13 203	13 872	27 075
1 : 3	1885	20 157	12 867	33 024
1 : 4	1890	33 144	10 540	43 684
1 : 4	1895	41 440	9 323	50 763
1 : 4	1900	53 860	8 205	62 065
1 : 4	1901	58 652	8 119	66 769

Die Segelflotte, die 1876 ihr absolutes Maximum erreicht, wird schon um 1880 an Transportvermögen von der Dampferflotte eingeholt und am Schluß des Jahrhunderts ist die Leistungsfähigkeit der letzteren im Dienste des Handels beinahe sieben Mal so groß wie die der Segler.

Die einzelnen Flaggen haben ganz verschiedenartige Schicksale durchgemacht. Immer an erster Stelle geblieben ist die englische. Sie hat ihr Übergewicht im allgemeinen noch gesteigert, wenn auch neuerdings einige andere Flaggen, namentlich die deutsche und die noch sehr kleine japanische relativ schnellere Fortschritte gemacht haben. Die englische

[1] Die verblüffend große Zahl ist in der Veritas-Statistik so angegeben; soll wahrscheinlich 393 heißen.

Reederei ist am entschlossensten mit der Abstoßung der Segelschiffe und ihrer Ersetzung durch Dampfer vorgegangen. Die glückliche geographische Lage Englands, der politische Aufschwung im 18. und 19. Jahrhundert, die Erwerbung der vielen und großen Kolonien, die Brutalität der Navigationsakte, die jedoch dem weiseren System der Verweisung der Reederei auf ihre eigene Kraft Platz machte, die riesenhafte Zunahme des britischen Außenhandels sind Momente gewesen, die den Siegeszug der britischen Handelsflotte bewirkt haben. Auch die unerschütterliche Zuversicht auf das Britannia rules the wave trug dazu bei, den englischen Reeder zu bewegen, sein Privateigentum den fernsten Meeren anzuvertrauen. Schon allein die britische Kohlenausfuhr hat der Frachtschiffahrt sehr bedeutende und wachsende Verdienstgelegenheit verschafft; zwar nicht der britischen allein, aber doch ihr in erster Linie. Die Kohlenausfuhr aus Großbritannien betrug

1860	7 321 000	Tonnen,
1890	28 738 000	„
1900	ca. 45 000 000	„

In ähnlichem Maße ist denn auch die Einfuhr von Lebensmitteln und fremden Industrierohstoffen und auf Grund der stetigen Zunahme der industriellen Leistungsfähigkeit auch die Ausfuhr von Fabrikaten gewachsen. Ein wichtiges Kapital besteht aus den regelmäßigen Dampferlinien, die zahlreiche Verbindungen über den ganzen Erdball herstellen und als Postdampferlinien teils vom Mutterlande, teils von den Kolonien, teils von fremden Staaten Subvention beziehen. Die Summe, die von England (British Government) als Subvention bezahlt wird, giebt der Jahresbericht der Londoner Schiffsmaklerfirma John White vom 1. Januar 1901 auf 742 300 Pfd. Sterl. an, wozu noch 65 000 Pfd. für Schiffe kommen, die unter Aufsicht der Kriegsmarine so gebaut werden, daß sie im Kriegsfall als Kreuzer dienen können. Das wären 16 489 000 Mark. Das Fachblatt Fairplay vom Mai 1901 nennt 764 117 resp. 63 200 Pfd. Sterl., also ganz ähnliche Zahlen.

Trotzdem gilt für das Gros der englischen Handelsflotte der Grundsatz vollkommener Selbstverantwortlichkeit und des Verzichts auf Staatshilfe. Die gewöhnliche Fracht- und Passagierfahrt wird in keiner Weise unterstützt, auch nicht einmal durch Hafenbauten; diese sind entweder durch reine Aktienunternehmen (wie z. B. sämtliche Docks in London; sie gehören 4 oder 5 Gesellschaften) oder durch vom Staate konzessionierte „Boards“ geschaffen, die ihre Gelder nur vom Schiffsverkehr und etwaigen

Speicherunternehmungen erheben (wie z. B. in Liverpool und Glasgow). Die Masse der Reedereien hat zum Wettkampfe mit englischen wie mit fremden Reedereien nichts als die eigene Kraft, den eigenen kühnen Mut, die ungehemmte Einwirkung guter und böser Erfahrungen. Gleichzeitig hat sie auch (bisher wenigstens) den Vorteil der billigsten Preise für Eisen, Stahl und Steinkohlen, so daß ihr die Schiffe am billigsten zu stehen kamen; an diesem Vorteil haben jedoch die Reedereien solcher Länder Anteil, die auf Schiffe oder Schiffsbaumaterialien keinen Zoll erheben, also z. B. Deutschland, Holland, Skandinavien im Gegensatz zu Frankreich und den Vereinigten Staaten.

Über die englische Handelsflotte liegen wohl die sorgfältigsten und mannigfaltigsten statistischen Aufzeichnungen vor, ohne jedoch, wie es das Verhängnis der Schiffahrtsstatistik zu sein scheint, unter sich völlig übereinzustimmen. Es kann unmöglich der Zweck dieser Zeilen sein, auf ihre Abweichungen einzugehen. Hier seien nur zur Ergänzung der mir vorliegenden Veritasstatistik einige ältere Daten aus Kjaer, La marine marchande, die ihrerseits mit 1880 aufhört, wiedergegeben.

Die britische Flagge besaß darnach einschließlich der Schiffe der britischen Kolonien:

	Segler	Dampfer
1815	2 368 000 T.	427 T.
1830	2 000 000 „	30 000 „
1840	2 698 000 „	81 000 „
1850	3 570 000 „	165 000 „

Die folgenden Zahlen sind einem am 15. März 1892 von John Glover vor der Royal Statistical Society in London gehaltenen Vortrag entnommen. Sie beziehen sich nur auf Großbritannien und Irland, schließen also die Kolonien, die Kjaer für 1850 mit 559 000 T. Seglern und 16 000 T. Dampfern verzeichnet, aus:

	Segler		Dampfer	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
1850	24 797	3 396 000	1187	168 000
1860	25 668	4 204 000	2000	454 000
1870	23 189	4 577 000	3178	1 112 000

Ich kehre nun wieder zu den Zahlen des Bureau Veritas zurück, die Großbritannien mit allen seinen Besitzungen umfassen (Segler nur über 50 T., Dampfer nur über 100 T.):

Herbst	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 T. Netto	Zahl	1000 Tonnen
1875	19 709	5543	3152	2088	22 861	7 621
1880	18 352	5486	3787	2773	22 139	8 259
1885	14 939	4714	4852	4159	19 791	8 873
1890	10 559	3693	5302	5106	15 861	8 799
1895	8 793	3333	5771	6231	14 564	9 564
1898	8 125	2910	5707	6739	13 832	9 649
1899	7 706	2662	5453	6758	13 159	9 420
1900	7 326	2513	5649	7395	12 975	9 908
1901	7 134	2352	5621	7817	12 755	10 169

Das ist eine Entwicklung, die — wenigstens nach absoluten Ziffern — die aller anderen Handelsflotten tief in Schatten stellt.

Dem Gloverschen Vortrag entnehme ich noch folgende Zahlen betreffs des Anwachsens des Schiffsverkehrs in Großbritannien und Irland. Sie umfassen Ankunft und Abgang zusammen; ebenso beladene und unbeladene Schiffe:

	1000 Tonnen
1850	39 634,
1860	58 707,
1870	73 198,
1880	133 250,
1890	164 340,
1899	203 428 [1].

Ankunft von und Abgang nach Häfen fremder Länder und britischer Kolonien, also unter Ausschluß des Küstenhandels, ergiebt folgende Zahlen, gültig für beladene wie für unbeladene Schiffe:

	1000 Tonnen	Davon britische Schiffe in 1000 Tonn.	Davon fremde Schiffe in 1000 Tonn.
1850	14 505	9 442	5 062
1860	24 689	13 914	10 774
1870	36 640	25 072	11 568
1880	58 736	41 348	17 387
1890	74 283	53 973	20 310
1899	91 864 [1]	61 833 [1]	30 031 [1].

Die Gesamtheit des neuerlichen Schiffsverkehrs von Großbritannien und Irland erhellt aus folgenden Daten der angeführten amtlichen eng-

[1] Offizielle Zahlen nach dem Annual Statement of Navigation and Shipping, 1899.

lischen Statistik. Sie umfaßt alle angekommenen Schiffe (im Gegensatz zum vorigen also unter Weglassung des Abgangs) in Ladung wie in Ballast, vom Inlande wie vom Auslande, britische wie fremde:

1895	384 330 Schiffe,	94 306 000 Tonnen,
1899	359 821 „	105 188 000 „

und zwar für 1899:

	Britische Flagge		Fremde Flagge	
	Schiffe	1000 Tonnen	Schiffe	1000 Tonnen
Segler	85 669	6 990	10 508	3 202
Dampfer	240 474	79 824	23 170	15 171

Selbst in dem kolonienreichen England steht jedoch der Schiffsverkehr mit den eigenen Kolonien weit zurück gegenüber dem sonstigen. Von den Ankünften des Jahres 1899 entfallen auf:

den Küstenverkehr	56 312 000 Tonnen,
britische Kolonien	5 399 000 „
fremde Länder	43 477 000 „

Über die Besatzung der Handelsflotte Großbritanniens und Irlands, auch Insel Man und Kanalinseln, liegen in ein und demselben Bande des Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the year 1899 zwei stark abweichende Angaben vor. Auf S. IX. wird folgendes angegeben, und zwar für 15 197 Schiffe:

Persons employed:

	Engländer	Fremde	Total (nur hier Laskaren einbegriffen)
Segler	44 328	9 934	54 333
Dampfer	129 938	26 130	189 802
Zusammen	174 266	36 064	244 135

Dagegen S. 275 als am 15. Dezember 1899: Persons under agreement, jedoch nur für 12 849 Schiffe:

	Engländer	Fremde	Laskaren	Total
Segler	44 368	8 549	52	52 951
Dampfer	163 704	22 765	31 425	217 894
Zusammen	208 072	31 314	31 477	270 845.

Die Kapitäne sind eingeschlossen, ebenso 11 748 Fischer. Die beträchtliche Zahl der Fremden, namentlich der Laskaren ist ein sehr be-

achtenswertes Moment. — Die Differenz der Zahlen kann ich nicht aufklären.

Für die ältere Zeit giebt der mehrfach citierte Glover'sche Vortrag noch folgende Daten:

	Mannschaften (men employed)			
	auf Seglern	Dampfern	Total	davon Fremde
1850	142 730	8 700	151 430	—
1860	145 487	26 105	171 592	14 280
1870	147 207	48 705	195 962	18 011
1880	108 668	84 304	192 972	23 280
1890	84 008	129 366	213 374	27 227.

Darnach hat zwischen 1890 und 1900 die Zahl der in der britischen Seeschiffahrt beschäftigten Engländer um ca. 5300 abgenommen, die der Fremden um ca. 35 500, meist Laskaren, zugenommen.

Endlich sei hier nach Glover noch eine Übersicht der Verluste an Menschenleben, jedoch nur der Seeleute, nicht der Passagiere, in der britischen Schiffahrt wiedergegeben:

	Anzahl der bei Totalverlusten und Unglücksfällen (wreck and casualty), Fischer ausgenommen, verlorenen Menschenleben		Berechnet auf je 100 000 T. in Großbritannien angekommener und abgegangener britischer Schiffe	
	auf Seglern	auf Dampfern	für Segler	für Dampfer
1881	1354	468	4.17	0.57
1882	1508	916	4.84	1.05
1883	1146	774	3.81	0.82
1884	1200	492	4.30	0.51
1885	540	718	1.93	0.73
1886	734	155	2.76	0.16
1887	773	646	2.89	0.62
1888	687	581	2.63	0.52
1889	557	418	2.20	0.36
1890	480	482	2.06	0.41

Die Verluste zeigen sowohl im Total wie im Verhältnis zum Schiffsverkehr eine sinkende Tendenz; sie tritt allerdings bei Seglern viel stärker hervor als bei Dampfern.

Von den übrigen Handelsmarinen erregen nur einige wenige ein specifisches Interesse. Die holländische, die im 17. und noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts drei Fünftel aller Handelsschiffe Europas besessen haben soll — so heißt es in einer Eingabe Colberts an Ludwig XIV. —, hat ihren Platz eingebüßt und ist, seitdem sie im Jahre

1859 nach Kjaer rund 550000 T., dann nach einem Rückgang von neuem auf 517000 T. gestiegen war, beträchtlich zurückgegangen. Erst ganz neuerdings wächst auch sie wieder (Zahlen nach Veritas):

	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Zahl	in 1000 Tonnen	Zahl	in 1000 Tonn. Netto	Zahl	in 1000 Tonnen
1874	1418	385	107	69	1525	454
1880	1112	332	111	80	1223	412
1898	541	121	227	250	768	371
1899	663	118	224	251	887	369
1900	676	120	257	306	933	426
1901	681	121	269	326	947	447

Holland hatte sich en dépit von der Reederei abgewandt, namentlich in den siebziger und achtziger Jahren, als sich der luxuriöse Betrieb der alten „Ostindienfahrer" fernerhin unmöglich erwies.

Norwegen hat von jeher eine eigene Stellung eingenommen. Seine Beteiligung am Welthandel konnte nur gering sein. Das Land hat nur 2 Millionen Einwohner und sehr wenig eigene Ausfuhrerzeugnisse. Dagegen eignet sich der körperlich so hervorragende skandinavische Stamm vortrefflich für die Seefahrt. Kühnere und tüchtigere Seeleute als die Norweger giebt es wohl nicht. Sie sind also auf die Schiffahrt im Dienste anderer Länder und auf Engagement auf fremden Flotten angewiesen. Da sie an Kapitalskraft mit vielen anderen seefahrenden Nationen nicht konkurrieren können, so mußten sie sich auf den Ankauf älterer, minder wertvoller Schiffe verlegen, die sich für den Transport weniger wertvoller Waren eignen, vor allem für Holz, das von Schweden, Rußland, Canada nach allen holzärmeren Gegenden Europas, neuerdings auch viel von West-Canada nach Ostasien geht. Da Holzschiffe auf ihrer Ladung schwimmen können, so wird bei ihnen die Gefahr des Unterganges sehr verringert, wenn nicht eine zu große Decklast geschaffen wird.

Lange Zeit war die norwegische Handelsflotte nächst der englischen die größte in Europa. Erst in den letzten Jahren ist sie von der deutschen überflügelt worden. Ihr Umfang betrug:

(Siehe die Tabelle S. 70.)

Seit dem Höhepunkt im Jahre 1890 ist also auch die norwegische Segelflotte beträchtlich zurückgegangen. Die Dampferflotte hat sich wohl im wesentlichen auf gleiche Weise gebildet.

	Segler		Dampfer		
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn. Netto
1850 (nach Kjaer)	?	288	?	?	?
1880 „ Veritas)	4160	1371	148	67	49
1890 „ „	3567	1409	371	245	176
1899 „ „	2306	956	657	672	417
1900 „ „	2123	898	719	769	479
1901 „ „	2002	883	758	779	499

Das Schicksal der nordamerikanischen Flotte in seinen Hauptpunkten habe ich schon berührt: die Begünstigung des Schiffsbaus durch die reichen Waldbestände, das Aufhören dieses Vorteils durch das Emporkommen des Eisenschiffsbaus, die Zerstörung vieler Schiffe während des Bürgerkrieges durch die südstaatlichen Kreuzer und den Verkauf vieler derselben aus Furcht vor solcher Zerstörung. Der Sieg der Nordstaaten war zugleich ein Sieg des Schutzzolls. Die Eisenproduzenten machten ihre Macht nun rückhaltlos geltend. Zölle auf Schiffsbaurohstoffe verteuerten die Erzeugnisse des Schiffsbaus so, daß sie mit auswärts gebauten Fahrzeugen nicht konkurrieren konnten. Um den Schiffsbau schadlos zu halten, wurde es gänzlich verboten, Schiffe ausländischen Ursprungs unter nordamerikanische Flagge zu bringen. Da zugleich die gesamte Küstenschiffahrt der nordamerikanischen Flagge vorbehalten blieb — sogar einschließlich der Reisen zwischen atlantischen und pazifischen Häfen —, so hatte der Schiffsbau in der That einen Ersatz daran, auch abgesehen von demjenigen an den großen Seen.

Aber der Zuwachs der Küstenflotte reichte im allgemeinen nicht weiter als um die fortwährenden Verluste der Ozeanflotte zu decken. Dem konnten auch die in den letzten Jahrzehnten freigebig verteilten Postkontrakte sowie die Subvention von 1891 nicht steuern. Vielmehr geht zeitweilig sogar die Dampferflotte erheblich zurück. Und die Segelflotte erleidet von 1887 bis 1898 ein volles Drittel ihres Bestandes. Erst die außerordentlichen Anstrengungen der allerletzten Jahre, auf die sogleich zurückzukommen sein wird, haben die Dampferflotte wieder etwas herausgerissen.

Für die alte Zeit gebe ich hier die Zahlen nach Kjaer, die jedoch die Küstenfahrzeuge nicht mit umschließen:

	Segler in 1000 Tonnen	Dampfer in 1000 Tonnen	Total in 1000 Tonnen	Walfischfänger (Segler) in 1000 Tonnen
1850	1234	30	1265	125
1858	1922	52	1975	170
1861	1833	61	1894	125
1864	1195	83	1278	81
1870	1172	138	1310	65
1879	1243	115	1359	38

In Heft III (Navigation maritime) giebt Kjaer mit einem Mal völlig andere Zahlen, bei denen jedoch die Küstenschiffahrt eingeschlossen ist.

1879	2031	534	2565	

Veritas giebt Zahlen auf ganz anderer Grundlage. Die Küstenfahrt ist eingeschlossen, dagegen sind die Walfischfänger nicht ausgesondert. Auch sind, wie immer, Segler unter 50 Tonnen und Dampfer unter 100 Tonnen ausgeschlossen. Seine Zahlen lauten:

Herbst	Segler		Dampfer			Segler und Netto-Dampfertonnen in 1000
	Zahl	in 1000 Tonnen	Zahl	in 1000 T. Brutto	in 1000 T. Netto	
1874	6869	2181	613	768	503	2684
1880	5958	2048	548	634	384	2427
1890	3406	1445	419	533	375	1920
1898	3697	1285	502	810	546	1831
1899	3497	1291	551	970	672	1963
1900	3671	1360	674	1183	808	2168
1901	3726	1397	747	1369	913	2310

Die amtliche Statistik vom 30. Juni 1899 lautet:

Dampfer	6 837	Schiffe,	2 476 011	Tonnen,
Segler	15 891	"	2 388 237	"
	22 728	Schiffe,	4 864 238	Tonnen (Brutto?).

Verteilung:

Atlantische Küste	2 614 869 T.,	Auswärt. Handel	837 229 T.,
Pazifische "	539 937 "	Küstenhandel	3 965 313 "
nördliche Seen	1 446 348 "	Walfischfang	11 017 "
Flüsse	263 084 "	Kabeljaufang	50 679 "
	4 864 238 T.		4 864 238 T.

Die Zahlen aus den verschiedenen Quellen stimmen, wie man sieht, sämtlich sehr schlecht überein. Meinerseits schenke ich am meisten Vertrauen den Veritas-Zahlen; sie genießen in kaufmännischen Kreisen mehr Ansehen als die übrigen. Gewiß ist der Rückgang der amerikanischen Flagge für den Welthandel. Ein amerikanisches Schiff war das erste, das in den Hafen zu Bremerhaven legte; jetzt ist gewiß seit Jahrzehnten das Streifen- und Sternenbanner dort nicht mehr gesehen. Nach Glover kamen in England an beladenen Schiffen unter amerikanischer Flagge an:

1850	1 215 000	Tonnen,
1860	2 734 000	"
1870	1 134 000	"
1880	882 000	"
1890	272 000	"
1900 (offizielle Statistik)	196 000	"

Das erläutert den Rückgang Amerikas besser als alles übrige.

Und sogar in der Beteiligung an dem Verkehr des Außenhandels des eigenen Landes ist die amerikanische Flagge immer mehr zurückgegangen:

	Gesamt-Außenhandel der Verein. Staaten Mill. $	Davon auf amerik. Schiffe Mill. $	Prozentualer Anteil der amerik. Flagge
1869	876	289	23,1
1879	1183	272	23
1889	1420	203	14,3
1899	1806	160	8,9.

Amerikanische Politiker haben berechnet, daß die Verein. Staaten an Frachten für den Außenhandel an Schiffe fremder Flaggen jährlich 175 Mill. Dollar zahlen. Man schiebt den Rückgang der amerikanischen Reederei in dem Bericht des Senats vom Sommer 1900 über die vorgeschlagene neue Subvention auf folgende Ursachen: Eine Bruttodampfertonne koste auf amerikanischen Werften 160 Dollar, während sie in England schon zu 140 Dollar zu haben sei. Der höhere amerikanische Zinsfuß auf dieses höhere Anlagekapitel und demgemäß auch Versicherung und Abschreibung verteuern den Betrieb im Vergleich zu England um jährlich 4,60 Dollar pro Tonne. Außerdem sei in Amerika die Besoldung der Schiffsmannschaft höher. Zuletzt wird noch hervorgehoben, daß fremde Flotten höhere Subvention genössen. Europa und Japan verwendeten angeblich darauf 26 Mill. Dollar, die Verein. Staaten im letzten Fiskaljahr nur 998 211 Dollar.

Die ungeheuren natürlichen Hilfsquellen des Landes an fruchtbarem Gelände und Bodenschätzen gestatteten dem nordamerikanischen Volke, seine Handelsflotte zu vernachlässigen. Es überließ den Seeverkehr genügsameren Völkern und wandte sich selbst den günstigeren Erwerbsgelegenheiten seiner Landwirtschaft, seiner Industrie und seines Bergbaus zu.

Seit dem spanischen Kriege ist dem nordamerikanischen Volke die Minderwertigkeit seiner Handels- und Kriegsflotte recht zum Bewußtsein gekommen. An der Verstärkung der Kriegsflotte wird mit Eifer gearbeitet. Man hat sich sogar entschlossen, im Auslande gebauten Handelsschiffen die amerikanische Flagge zu gewähren, wenn auch unter der Bedingung, daß die Eigentümer ein gleich großes Schiff auf amerikanischen Werften bauen lassen; zugelassene Schiffe behalten zwar die Flagge, aber der Kongreß hat sich vorbehalten, eine solche Möglichkeit immer von neuem durch besonderen Entschluß zu schaffen. Das Riesenkapital wirft sich auf den Schiffsbau. Ob das nur geschieht, um dem Stahltrust Absatz zu schaffen, läßt sich nicht beurteilen.

Zu Anfang Mai 1901 ist eine wichtige Begebenheit eingetreten: der Ankauf einer ganzen englischen Dampferlinie durch amerikanisches Kapital. Es handelt sich um die Leyland-Linie. Diese in London domizilierte, jedoch von Liverpool aus betriebene Linie besaß 34 Dampfer von 700 bis 10 000 Tonnen, zusammen 300 000 Tonnen, und unterhielt regelmäßige Fahrten nach dem Mittelmeer und Westindien. Ihr Aktienkapital betrug 1 200 000 £. Die Gesellschaft wurde in England an Größe nur von der Peninsular and Oriental-Line übertroffen, steht jedoch hinter der Hamburg-Amerika-Linie und dem Nordd. Lloyd weit zurück. Ihre Aktien wurden vor dem Ankauf mit etwa Pari bewertet. Nun kam das Pierpont-Morgan-Syndikat in New-York und bot für die Gesamtheit der gewöhnlichen Aktien 145 Prozent oder 1760 000 £. Dazu schlossen die alten Aktionäre den Verkauf ab. Die Reederei wird einstweilen für amerikanische Rechnung unter englischer Flagge weiter betrieben. Man sagt, daß die Spekulation auf amerikanische Subvention bei diesem Besitzwechsel mitgewirkt habe. Angegeben wird nur die Absicht, gewissen amerikanischen Eisenbahnen, über die das Syndikat die Verfügung hat, Frachtgüter zuzuführen. Amerikanischer Enthusiasmus sieht bereits den größeren Teil der europäischen Flotte durch das amerikanische Riesenkapital erworben. Wenn es dazu solche Zuschläge zu den in Europa für erforderlich gehaltenen Summen bewilligen will, wie beim Ankauf der Leyland-Linie hervorgetreten, so wird es viele Aktien resp. ganze Gesellschaften kaufen können. Wie es dabei aber zu

einem wirtschaftlichen Erfolge kommen möchte, ist nicht abzusehen, trotz der amerikanischen Subvention.

Schon einmal haben die Amerikaner mit einer Subvention einen vollständigen Mißerfolg gehabt. Im Jahre 1891 ermächtigte ein Gesetz den General-Postmeister, Postkontrakte auf 10 Jahre unter folgenden Bedingungen abzuschließen: die Schiffe sollten in Nordamerika gebaut und ganz mit Nordamerikanern bemannt sein, dann sollten sie für die Ausreise (für die Heimreise nicht) eine Prämie erhalten pro Meile von

4	Dollar	bei	8000	Tonnen	Brutto	und	20	Knoten Geschwindigkeit,
2	"	"	5000	"	"	"	16	" "
1	"	"	2500	"	"	"	14	" "
$^{2}/_{8}$	"	"	1500	"	"	"	12	" "

Nach England sollte die Post nur Schiffen erster Klasse gegeben werden, wie die Verein. Staaten sie damals gar nicht besaßen und auch jetzt nur ganz spärlich ihr eigen nennen. Diese sehr hohe Unterstützung hat an dem Thatbestand, daß die amerikanische Postverwaltung fast die ganze Post ausländischen Schiffen zur Beförderung übergeben mußte, fast nichts geändert. Sie ist dabei geblieben, die Post dem jeweils die schnellste Reise versprechenden Dampfer auszuliefern, ohne Rücksicht auf die Flagge, während trotz der Klagen seiner Kaufleute England nur englische Schiffe benutzt. Die Geringfügigkeit des Einflusses auf die amerikanische Reederei erhellt aus den oben gegebenen Zahlen.

Das hat jedoch nicht verhindert, daß die Interessenten, wahrscheinlich die Eisen- und Stahlleute, verbündet mit Schiffsbau und Reederei, von neuem mit dem Ansinnen auf höhere Subvention gekommen sind. Im Senat wurde im Sommer 1900 ein Gesetzentwurf eingebracht, über welchen dem Deutschen Reichstag in einer Denkschrift folgende Mitteilung gemacht wird:

„Die in Aussicht genommenen Vergütungen bestehen:

1. in einer Schiffahrtsprämie, welche gleichmäßig sämtlichen im Auslandshandel beschäftigten, in Amerika gebauten und amerikanischen Bürgern oder einheimischen Gesellschaften gehörigen Schiffen — sowohl Segel- wie Dampfschiffen — gewährt wird, und

2. in einer Zuschlagsprämie, die nur Dampfschiffen zu gute kommen soll.

„Die Schiffahrtsprämie (1) beläuft sich auf $1^{1}/_{2}$ Cts. pro Tonne Brutto (gross ton) für je 100 zurückgelegte Seemeilen; überschreitet die Länge der Fahrt 1500 Meilen, so verringert sich der Satz pro Tonne Brutto und für je 100 Meilen auf 1 Cts. Die Länge des Reiseweges wird für Ausreise und Heimreise gesondert berechnet.

„Als Grundlage für die Prämienberechnung (1) dient in der Regel (bei Frachtdampfern ausschließlich) der Brutto-Tonnengehalt des Schiffes. Bei Passagier- und Postdampfern aber soll zunächst vom Brutto-Tonnengehalt der Raum, welcher dauernd für die Aufnahme der Passagiere und Postsachen bestimmt ist, in Abrechnung gebracht werden. Erst der hieraus sich ergebende Rest des Tonnengehalts wird bei Berechnung der Prämie berücksichtigt.

„Die Zuschlagsprämie (2) für Dampfschiffe ist je nach Größe und Schnelligkeit des Schiffes verschieden bemessen. Sie wird für die Ausreise pro Tonne Brutto der gesamten Tonnage (ohne Raumabzug für Passagierraum) berechnet; dagegen werden bei Berechnung der Prämie für die Heimreise nur 80 pCt. der Tonnage in Anrechnung gebracht.

„Die einzelnen Sätze sind folgende für je 100 Seemeilen und pro Tonne bei Schiffen von mehr als 2000 Tonnen:

1.	mit 11 Seem.	und weniger als	12 Seem.	$\frac{4}{10}$	Cts.
2.	„ 12 „	„ „	„ 13 „	$\frac{6}{10}$	„
3.	„ 13 „	„ „	„ 14 „	$\frac{8}{10}$	„
4.	„ 14 „	„ „	„ 15 „	1	„
5.	„ 15 „	„ „	„ 16 „	$1\frac{1}{10}$	„
6.	„ 16 „	„ mehr		$1\frac{2}{10}$	„

Bei Schiffen von mehr als 4000 Tonnen:

7.	mit 17 Seem.	und weniger als	18 Seem.	$1\frac{4}{10}$	Cts.
8	„ 18 „	„ „	„ 19 „	$1\frac{6}{10}$	„
9.	„ 19 „	„ mehr	„	$1\frac{8}{10}$	„

Bei Schiffen von mehr als 10000 Tonnen:

10.	mit 20 Seem.	und weniger als	21 Seem.	2	Cts.
11.	„ 21 „	„ mehr	„	$2\frac{8}{10}$	„

„Die Prämien (1 und 2) werden für Schiffe, welche vor dem 1. Januar 1900 vom Stapel gelassen sind, auf 10 Jahre, für Schiffe, welche nach dem 1. Januar vom Stapel gehen, auf 20 Jahre bewilligt. Während der 20 Jahre vermindert sich aber vom 11. Jahre ab die Prämie jährlich um 5 pCt.

„Die Gesammtsumme, welche zur Unterstützung der amerikanischen Handelsflotte in Form von Schiffahrts- und Zuschlagsprämien verwendet werden soll, ist auf 9 Millionen Dollars jährlich (36,8 Mill. Mark) festgesetzt. Die Verwendung der Prämiengelder hat in der Weise zu erfolgen, daß auf die im Atlantischen Ozean (und im Golf von Mexiko) am Seehandel beteiligten Schiffe 70 pCt., auf die an der Pacificküste beschäftigten Schiffe 30 pCt. entfallen. Nach einer Zusammenstellung im Report des Secretary of the Treasury 1899 waren an der atlantischen

Küste (einschließlich des Golfes von Mexiko) 16275 Schiffe beschäftigt (1898: 16442), an der pacifischen Küste 1970 Schiffe (1898: 1754). In Prozenten entfallen somit auf die Ostküste 90,3 pCt., auf die Westküste 9,7 pCt. Die obige Bemessung der Anteile (70 pCt. und 30 pCt.) entspricht somit nicht dem derzeitigen Stande der geographischen Verteilung der Schiffe. Die Erklärung aber für die Bemessung der Anteile liegt darin, daß von amerikanischer Seite ausgesprochenermaßen auf eine starke Ausdehnung des Schiffsverkehrs zwischen der Pacificküste und dem asiatischen Kontinent hingearbeitet wird. Zur Unterstützung des Seeverkehrs nach Ostasien soll daher von Anfang an ein größerer Teil der Gesamtunterstützung zur Verwendung gelangen, als der Schiffsbestand zur Zeit bei gleichmäßiger Verteilung nach Anzahl der Schiffe erfordern würde.

„Die Prämien (1 und 2) werden unter folgenden Bedingungen ausgezahlt:

„Das Schiff muß sich im Besitz eines Amerikaners, bezw. einer amerikanischen Gesellschaft befinden und muß vorschriftsmäßig für den Auslandshandel registriert sein.

„Nur solche Schiffe, welche der ersten Klasse der Schiffsklassifikation (A 1) angehören, sind zum Prämienempfange berechtigt.

„Das Schiff muß (in der Regel) in Amerika gebaut sein. Im Auslande gebaute Schiffe erhalten nur 50 pCt. der Prämien. Eine Übergangsbestimmung ist aber vorgesehen, nach welcher ausnahmsweise im Auslande erbaute Schiffe ein Anrecht auf die volle Prämie haben sollen, wenn sie am 1. Januar 1900 von einem amerikanischen Hafen nach einem auswärtigen Hafen in Fahrt begriffen waren, oder am 1. Januar 1900 sich im Bau befanden. Vorbedingung soll auch in diesem Falle sein, daß sich die Schiffe im amerikanischen Besitz befinden. Außerdem müssen die Schiffseigentümer das Versprechen abgeben, daß sie innerhalb der nächsten zehn Jahre ein gleichwertiges in Amerika gebautes Schiff als Ersatz des fremden Schiffes in die amerikanische Handelsmarine einstellen werden.

„Die Schiffe können zu jeder Zeit von der Regierung als Kreuzer, Transportschiffe oder für sonstige öffentliche Zwecke zu angemessenem Preise angekauft werden. Die prämienberechtigten Schiffe sollen hiernach nicht nur Handelszwecken dienen, sondern auch zur Vermehrung der Seemacht der Vereinigten Staaten beitragen.

„Jederzeit sind sie verpflichtet, unentgeltlich auf Verlangen des General-Postmeisters Postsendungen mitzunehmen und (falls das Schiff auf einer der Postschiffahrtsrouten fährt) nötigenfalls den begleitenden Postbeamten den erforderlichen Arbeits- und Aufenthaltsraum zur Verfügung zu

stellen. Die Verpflichtung gilt aber nur für die Strecke und Fahrt, für welche die Prämie gezahlt wird.

„Offenbar geht die Absicht der amerikanischen Regierung dahin, durch Schaffung einer leistungsfähigen Handelsflotte die Einnahmen aus dem überseeischen Frachtverkehr den heimischen Reedereien in größerem Maße als bisher zuzuwenden. Wenn man bedenkt, daß der Anteil der amerikanischen Reederei am Ein- und Ausfuhrhandel im Jahre 1899 nur 9 % betrug, so erscheint das Bestreben der Regierung wohl verständlich.

„Um die Wirkung des neuen amerikanischen Gesetzentwurfes noch näher zu erläutern, möge hier als Beispiel dienen, daß ein Schiff von der Art und Ausmessung des deutschen Dampfers „Kaiser Wilhelm der Große" für eine Aus- und Heimreise zwischen New-York und Bremerhaven eine Prämie von rund 125 000 Mk. erhalten würde, ferner ein Schiff von den Dimensionen der „Königin Luise" für eine gleiche Fahrt ca. 53 000 Mark und „Fürst Bismark" in gleichem Falle ca. 60 600 Mk. Mit der Schnelligkeit eines Dampfers steigt auch die Prämie wesentlich, da auf die Höhe der betreffenden Zuschlagsprämie, wie aus den oben wiedergegebenen Einzelsätzen ersichtlich, außer der Schiffsgröße in erster Linie die Schnelligkeit des Schiffes einwirkt. Zum Beispiel würde ein Dampfer von der Art der „Königin Luise" für die Strecke New-York—Bremerhaven bei 13 Seemeilen Geschwindigkeit ca. 53 000 Mk., dagegen bei 16 Seemeilen für die gleiche Strecke ca. 64 500 Mk. als Prämie erhalten.

„Aus einem Vergleich weiterer derartig berechneter Prämiensätze ergiebt sich, daß der amerikanische Gesetzentwurf den Zweck verfolgt, neben der Vermehrung der Schiffszahl namentlich den Bau schnellfahrender Dampfer nach Kräften zu unterstützen.

„Erscheint es auch mit Rücksicht auf die bisher von den amerikanischen Postschiffen erzielten Erfolge fraglich, ob das von der Bill verfolgte Ziel in vollem Umfange erreicht wird, so hat die deutsche Reederei doch damit zu rechnen, daß, falls der Gesetzentwurf angenommen wird, die amerikanische Handelsmarine, zuzüglich der Subventionszahlungen für Postdampfer auf eine staatliche Unterstützung von jährlich wenigstens 41 500 000 Mk. wird rechnen können. Dazu kommt, daß die Abschnitte 12, 13 des Zollgesetzes vom 24. Juli 1897, betreffend die zollfreie Einfuhr von Erzeugnissen für die Schiffsreparatur, sowie von ausländischem Material, das beim Bau von Schiffsmaschinen verwendet wird, neben dem Schiffsprämiengesetz in Kraft bleiben würde."

Der Gesetzentwurf ist im Winter 1900/1901 nicht zur Verabschiedung gelangt. Er fand so heftigen Widerspruch, er wurde so bitter angegriffen als eine Bill zu „einer unverschämten Bereicherung eines ganz kleinen

Kreises von Großkapitalisten", daß man nicht wagte, ihn durchzuberaten. Er wird jedoch im Winter 1901/1902 sicher die amerikanische Gesetzgebung von neuem beschäftigen. Amerikaner haben manchmal dunkle Mittel, um gesetzgeberische Akte durchzusetzen. Ob dieselben dieses Mal verfangen werden, muß die Zukunft lehren[1].

Natürlich ist sehr wohl möglich, daß etwas, was vom amerikanischen Standpunkt aus eine Verschwendung ist, der europäischen Reederei Schaden zufüge.

Es tritt indessen ein ganz neuer Gesichtspunkt hinzu. Seit dem spanischen Kriege sind die Vereinigten Staaten auf die Bahn der Weltpolitik gedrängt. Sie haben nach leichter Anstrengung Puertorico, die Philippinen und vielleicht Kuba erworben und sind sich der Notwendigkeit bewußt, diese Besitznngen durch eine kräftige Kriegsflotte zu verteidigen, vielleicht auch eine etwaige panamerikanische Politik mit einem solchen Machtmittel zu verfechten. Woher aber eine Kriegsflotte ohne den Untergrund einer Handelsflotte? Woher die Mannschaften der ersteren uehmen, wenn nicht die Handelsflotte Seeleute heranbildet?

[1] Während des Druckes dieser Schrift, Dezember 1901, hat der amerikanische Bundessenator Frye dem Senat einen abgeänderten Gesetzentwurf eingereicht, über den nach Zeitungsnachrichten Folgendes zu bemerken ist: Ausländische Schiffe, welche sich im Besitz von Amerikanern befinden, brauchen nicht in Amerika registriert zu werden, um der Subvention teilhaftig zu werden. Die Postkontrakte sollen fortan auf 15 statt auf 10 Jahre vergeben werden. Statt der auf S. 74 verzeichneten 4 Klassen des gegenwärtigen Gesetzes werden 7 eingeführt, und zwar 6 $ Subvention für Dampfer von mindestens 10000 T. und 20 Knoten Geschwindigkeit, 3 $ für Dampfer von 8—10000 T. und 16 Knoten u. s. w. Veraltete Schiffe scheiden aus dem Ozeanpostdienst ganz aus. Die im Entwurf aufgestellten Sätze sind Maximalsätze, die unter der Einwirkung der Konkurrenz verringert werden können, sofern es mit einem sicheren amerikanischen Postdienst vereinbar ist. Die vorgeschlagenen Maximalpostraten stellen sich pro Bruttotonne auf 100 Seemeilen wie folgt: Über 10000 T., 20 Knoten 2,7 c.; 19 Knoten 2,5 c. Über 5000 T., 18 Knoten 2,3 c.; 17 Knoten 2,1 c.; 16 Knoten 1,9 c.; 15 Knoten 1,7 c.; über 2000 T., 14 Knoten 1 c. Die Raten für die Postdampfer nach Westindien, Centralamerika und Mexiko dürfen wegen ihrer kürzeren Reisen und folgeweise geringeren Kohlenvorräte 70 c. nicht übersteigen. — Der zweite Teil, General-Subvention, behandelt die allgemeine Subvention für alle Fahrzeuge, Dampf- oder Segelschiffe, welche keine Postkontrakte erlangen. Diese allgemeine Subvention ist gleichförmig und beträgt 1 c. für die Bruttotonne auf 100 Seemeilen bei nicht mehr als 16 Anmeldungen pro Jahr. Um den Bau neuer Ozeanschiffe zu fördern, wird für sie eine weitere Vergütung von 1/4 c. pro Bruttotonne auf 5 Jahre bewilligt. — Der dritte Titel, Tiefseefischerei, bestimmt, daß eine jährliche Prämie von 2 $ pro Tonne für Schiffe gezahlt werden soll, welche der Tiefseefischerei obliegen. Dazu soll noch eine Prämie von 1 $ pro Monat für jeden amerikanischen Bürger kommen, welcher sich mit Tiefseefischerei beschäftigt. — (Soweit die nicht in allen Punkten klaren Zeitungsmitteilungen.)

Dienstpflicht giebt es in Amerika nicht und ist wohl noch für lange Zeit ausgeschlossen. Da findet der Gedanke, selbst große Opfer für die Handelsflotte zu bringen, um durch sie der Kriegsflotte das Personal zuzuführen, denn doch eine ganz andere Beachtung. Die unverkennbaren wirtschaftlichen Opfer werden als erträglich geschildert, namentlich einem Lande von so unverkennbaren Zeichen wachsenden Wohlstandes. Daß sich Kategorien von Unternehmern das zu Nutze machen und selber große Gewinne machen, indem sie dem Bedarf des Staates Genüge leisten, findet in Nordamerika seine höchste Ausbildung.

Frankreich ist das klassische Land der Staatsunterstützung für die Schiffahrt. Hier hat sie ihre höchste Ausbildnng erfahren. Mit baren Zuschüssen, die an keine Gegenleistung gebunden waren, mit hohen Summen für die Beförderung der Post, endlich (vorübergehend) mit der indirekten Förderung der Erhebung höherer Einfuhrzölle von Waren, die mit fremden Schiffen kamen (droit de pavillon) und auf Waren über fremde Häfen (Surtaxe d'Entrepôt) hat der französische Staat sein Möglichstes gethan, um eine kräftige Handelsflotte und eine starke seemännische Bevölkerung zu erzeugen. Der Erfolg blieb stets aus — nichtsdestoweniger vermehrte Frankreich nur seine Anstrengungen in der Richtung der Protektion.

Der Zuschlagszoll auf Waren unter fremder Flagge fiel 1869 weg, weil er sich als wirkungslos erwiesen hatte. 1872 setzte Thiers seine Erneuerung durch, doch wurde er 1873 aufgehoben, weil die Vereinigten Staaten mit Repressalien drohten. Von da bis 1881 bestanden nur die Surtaxe d'Entrepôt und hohe Postkontrakte.

Durch Gesetz vom 20. Januar 1881 wurde die Staatsunterstützung zum Princip erhoben. Den Schiffsbauern legte man die Last auf, fremde Baumaterialien nach dem allgemeinen Tarif zu verzollen oder teure französische zu verwenden. Dafür entschädigte man sie 1. mit einem Schutzzoll auf fremde Schiffe von 2 Fr. pro Tonne, 2. mit folgender Bauprämie, die nur im Inlande gebauten Schiffen zu teil wurde:

60 Fr. pro Tonne für eiserne Schiffe,
40 " " " " Kompositionsschiffe,
20 " " " " hölzerne Schiffe über 200 Tonnen,
10 " " " " " " unter 200 Tonnen,
12 " " 100 kg für Maschinen, Kessel, Pumpen, Ventilatoren u. s. w.

Auch die Reeder erhielten eine Staatssubvention und zwar 1. in Gestalt von ungebührlich hohen Postkontrakten und 2. eine Reiseprämie „zur Ausgleichung der der Handelsmarine für die Rekrutierung und den

Dienst in der Staatsmarine auferlegten Lasten.“ Diese Reiseprämie bestand in einer Grundprämie von $1^1/_2$ Fr. für jede Netto-Registertonne und für je 1000 zurückgelegte Meilen. Von Jahr zu Jahr nahm sie ab, bei hölzernen Schiffen um $7^1/_2$ Cts., bei eisernen um 5 Cts., so daß sie nach 20 resp. nach 30 Jahren erlosch. Unter Staatsaufsicht gebaute Schiffe genossen einen Zuschlag von 15 %. Im Auslande gebaute erhielten dagegen nur die halbe Prämie.

Auf Grund dieses Gesetzes zahlte die Republik folgende Summen:

	Bauprämie	Reiseprämie	Zusammen
1881	869 000 Fr.,	3 013 000 Fr.,	3 883 000 Fr.,
1882	4 484 000 =	6 483 000 =	10 967 000 =
1883	3 158 000 =	8 468 000 =	11 627 000 =
1884	4 484 000 =	8 592 000 =	13 076 000 =
1885	1 129 000 =	7 570 000 =	8 699 000 =
1886	3 005 000 =	7 580 000 =	10 586 000 =
1887	1 457 000 =	8 216 000 =	9 674 000 =
1888	2 216 000 =	8 194 000 =	10 411 000 =
		Zusammen in 8 Jahren	78 923 000 Fr.

Das Gesetz bestand aber noch weiter bis 1893, so daß in 12 Jahren exkl. 1893 rund 120 Mill. Fr. anzunehmen sind.

Dazu kommen noch Postkontrakte im Betrage von jährlich ca. 25 Mill. Franken. Diese kann man nicht ohne weiteres als Subvention ansehen; wenn man aber bedenkt, wie wenig z. B. Deutschland und England dafür ausgeben, so steckt auch in diesem Posten noch eine beträchtliche Unterstützung.

Endlich zahlte Frankreich noch eine besondere Subvention an seine Hochseefischerei.

Sehen wir nun den Erfolg! Vor diesem Gesetze hatte die französische Handelsflotte folgenden Umfang:

1854		819 762 Tonnen,
1859	reichlich	1 000 000 =
Ende 1863		985 000 =

	Segler	Dampfer	Zusammen
1874	736 000 Tonnen,	205 000 Tonnen Netto,	941 000 Tonnen,
1880	542 000 =	278 000 = =	820 000 =

Nach dem Gesetz: Herbst des Jahres 1892 Segler 269 000 Tonnen, Dampfer 477 000 Tonnen Netto, zusammen 746 000 Tonnen.

Statt eines Aufschwungs war ein Rückgang eingetreten. Die Dampferflotte hatte zwar zugenommen, aber um noch mehr hatte die Segelflotte verloren. Noch 1888 hatte die französische Dampferflotte den ersten Platz

nach der englischen besessen, also die deutsche übertroffen. Dann überflügelte die letztere sie weit und schon Herbst 1892 betrug sie 773000 T., also rund 300000 T. mehr als die französische.

Gleichzeitig hatten sich andere sehr üble Erscheinungen eingestellt. Die Beschäftigung der seemännischen Bevölkerung hatte sich fühlbar verschoben. Die Fischerei und Küstenschiffahrt übte eine wachsende Anziehungskraft aus, die europäische und große Fahrt fand abnehmende Beteiligung. Auch ging im Verkehr des eigenen Landes die französische Flagge immer mehr zurück; sie erreichte z. B. im Jahrzehnt 1867/76 noch 29 %, 1877/80 nur noch 26 %, 1898 gar nur 22,5 %.

Dieser Mißerfolg schreckte die französische Republik nicht von einem Fortschreiten auf dem einmal betretenen Wege zurück. 1893 erließ sie ein neues Gesetz, durch das sie die Bauprämie von 60 auf 65 Fr. pro Tonne und von 12 auf 15 Fr. pro 100 kg Kessel- und Maschinengewicht erhöhte. Die Reiseprämie wurde zwar für im Auslande gebaute Schiffe aufgehoben und für Dampfer von 1,50 auf 1,10 Fr. pro Tonne und 1000 Seemeilen herabgesetzt, dagegen auch die jährliche Verminderung von 5 Cts. auf 4 Cts. herabgesetzt. Für Segelschiffe erhöhte man jedoch die Reisegewinne auf 1,70 Fr. (jährliche Abnahme 6 Cts.) Der internationalen Küstenfahrt gewährte man $^{3}/_{8}$ der Prämie für große Fahrt. Den Zuschlag der Schiffahrtsprämie für Schiffe, deren Pläne von der Marine gebilligt wurden, steigerte das Gesetz von 15 auf 25 %.

Die Zahlungen des französischen Staats für die Handelsflotte — wohlgemerkt: immer ohne Gegenleistung der letztern mit Ausnahme der Post — wurden nun noch höher. Sie betrugen in Millionen Franken:

	Bauprämie	Reiseprämie	Fischereiprämie	Postkontrakte	Zusammen
1893	2,1	6,8	3,5	25,0	37,4
1894	2,0	7,8	3,7	24,0	37,5
1895	2,8	8,6	3,5	25,9	40,8
1896	4,1	9,6	5,6	25,9	45,2
1897	5,2	11,3	5,5	25,9	47,9
1898	3,0	8,6	3,9	26,9	42,4
1899	4,0	10,6	5,0	26,9	46,5
	23,2	63,3	30,7	184,5	296,7.

Also in sieben Jahren sind abermals 300 Millionen Franken ausgegeben; da das Gesetz noch besteht, so sind inkl. 1901 etwa 385 Mill. Franken der Handelsflotte zu gute gekommen. Die Wirkung können wir an dem Bestande der französischen Flotte ablesen: Zahlen nach Veritas:

Herbst	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Zahl	Tonnen	Zahl	Netto-Tonn.	Zahl	Tonnen
1893	1490	257 000	500	480 000	1990	737 000
1895	1454	255 000	501	461 000	1960	716 000
1897	1360	270 000	539	499 000	1899	769 000
1899	1371	310 000	526	516 000	1897	826 000
1900	1396	341 000	545	563 000	1941	904 000
1901	1406	401 000	560	535 000	1966	936 000

Ein Zuwachs ist ja nun eingetreten, aber er ist ganz verschwindend gering gegenüber demjenigen der englischen und der einst hinter der französischen rangierenden deutschen Flotte. Ja, der Zuwachs an Dampfern betrifft lediglich die kleine Fahrt, die Dampfer großer Fahrt haben sogar um 4 Schiffe abgenommen. Trotz der Erhöhung der Bauprämie ging die Schiffsbauthätigkeit in Frankreich stark zurück. 1882—84 sind 151 000 T. Brutto eiserne Schiffe gebaut, 1894—96 nur 76 000 T., trotz günstiger Konjunktur. Und soweit sie bestehen blieb, bevorzugte sie die Herstellung ganz großer Segelschiffe, um die Reiseprämie möglichst auszunutzen. Die Reiseprämie bildete einen ganz wesentlichen Teil der Einnahmen, auf die der Reeder zu rechnen hatte.

Mit dem Rückgang der Reederei der „großen Fahrt" schmolz auch die dafür vorhandene schiffahrttreibende Bevölkerung zusammen. In großer Fracht zählte man nach der Begründung des Gesetzentwurfs von 1901:

1875	1240	Schiffe,	534 000	Tonnen,
1885	732	„	507 000	„
1895	444	„	403 000	„
1898	445	„	448 000	„

Auch die europäische und Mittelmeerfahrt nahm um eine Kleinigkeit ab. Die Besatzungen betrugen:

	in großer Küstenfahrt	in großer Fahrt
1875	10 725	19 487
1885	8 683	16 543
1895	8 061	13 879
1898	7 370	13 099.

Ganz besonders fühlt man eine Abnahme der Matrosen und Heizer.

1899 trat man in Frankreich daher abermals an die Frage heran, wie man eine kräftige Handelsflotte und eine starke seemännische Bevölkerung schaffe, die einer machtvollen Kriegsflotte als natürlicher Nähr-

boden diene. Es wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, der die Abhilfe abermals nur in erhöhter Staatsunterstützung sucht. In dem Kommissionsberichte hierüber wird mit Kummer konstatiert, daß die französische Dampferflotte sich von 1886 bis 1896 um 1 % verringert habe, während konkurrierende Länder folgenden Zuwachs aufwiesen: England 53 %, Deutschland 107 %, Spanien 30 %, Holland 57 %, Italien 68 %, Rußland 65 %, Norwegen 191 %, Schweden 64 %, Österreich 60 %, Dänemark 76 %, Portugal 110 %, Griechenland 158 %, Japan 231 %. Nur Rumänien stehe mit 7 % Zunahme Frankreich einigermaßen nahe. — Von 1893 bis 1898 habe Frankreich wieder nur 7,3 % Zunahme aufzuweisen, Deutschland 47 %, England 17 %.

Der Inhalt des Gesetzentwurfs von 1899 geht dahin, daß jedes aus Eisen oder Stahl gebaute Seeschiff, das unter französischer Flagge auf großer Fahrt oder im internationalen Küstenhandel ausgerüstet wird, über 100 T. Brutto hat und nicht über 20 Jahre alt ist, unter dem Namen Compensation d'armement pro Tag der Ausrüstung und pro Bruttotonne folgende Entschädigung erhält:

5 Cts.	für jede Tonne	bis zu	2000 Tonnen,
4 „	„ „ „	von	2—3000 „
3 „	„ „ „	„	3—4000 „
2 „	„ „ „	über	4000 „

Außerdem ist eine andere Prämie in Vorschlag gebracht. Jedem solcher Schiffe bis zu beendetem 15. Jahre soll eine Prämie, genannt Prime de navigation gewährt werden und zwar pro Bruttotonne und pro 1000 Seemeilen:

a) für Dampfer 1,70 Fr. (statt bisher 1,10) mit entsprechender Abnahme.

b) für Segler 1,70 Fr. (wie bisher) mit entprechender Abnahme.

Jedoch werden Compensation d'armement und Prime de navigation nicht gleichzeitig gewährt, sondern nur die höhere. — Die internationale Küstenfahrt erhält nur ²/₃ der Prämie. Französische Schiffe dürfen nur in Ausnahmefällen im Auslande docken. — Die Bauprämie und die Prämie für die Fischerflotte werden durch das neue Gesetz nicht berührt.

Die Tendenz dieses Gesetzentwurfs ist eine bedeutende Erhöhung der Prämie für Dampfer und eine Verminderung für Segler. Die Kommission beziffert die vermutete pekuniäre Wirkung wie folgt (wobei ihre Zahl für 1898 mit der obigen für 1897, jedoch nicht für 1898 fast übereinstimmt):

	bezahlt 1889 Fr.	nach dem neuen Gesetz Fr.
Große Fahrt:		
Dampfer, in Frankreich gebaut	5 513 000	6 930 000
" im Ausland "	806 000	972 000
Segler, in Frankreich "	3 785 000	2 317 000
" im Ausland "	346 000	169 000
Küstenfahrt:		
Dampfer	1 087 000	1 356 000
Segler	27 000	16 000
Zusammen	11 564 000	11 760 000.

Es bleibt abzuwarten, welchen Erfolg Frankreich nun mit seiner Subventionspolitik erzielen wird[1].

Neben allen vorgenannten Maßregeln zur Förderung der Schiffahrt besteht auch die Begünstigung der direkten Einfuhr, die Surtaxe d'Entrepôt auf die indirekte Einfuhr noch fort. Außereuropäische Waren, eingeführt über europäische Häfen, zahlen meist 3,60 Fr. pro 100 kg Surtaxe.

Die japanische Flagge erscheint in den Veritas-Registern zum ersten Mal im Herbst 1885 und zwar sogleich mit einer ganz respektablen Flotte. Sie hat sich seitdem auch noch ganz beträchtlich gehoben, wie es der unternehmungslustigen Natur Japans entspricht. Verzeichnet sind nur Schiffe europäischer Bauart:

[1] Während des Druckes dieser Arbeit hat die zweite Kammer das Gesetz erledigt und — am 10. Dezember 1901 — im wesentlichen nach dem Gesetzentwurf angenommen. Hervorzuheben ist: Aus Art. I: „Jede Prämie (prime) für im Auslande gebaute Schiffe ist und bleibt abgeschafft. Keine Kompensation oder Protektion (compensation ou protection) wird für im Auslande gebaute Schiffe gezahlt werden. Jedoch soll die Kompensation unter folgenden Bedingungen gewährt werden: Aktiengesellschaften, welche Eigentümer prämiierter Fahrzeuge sind, müssen einen Verwaltungsrat haben, dessen Mehrheit aus französischen Bürgern besteht. Präsident des Verwaltungsrats und Direktor müssen Franzosen sein. Wenn sich herausstellt, daß der die Vorteile des Gesetzes einziehende französische Eigentümer eine vorgeschobene Person für einen fremden wirklichen Eigentümer ist, so sollen die Prämien sofort aufhören." Art. II enthält als „compensation de charges", was im Entwurf als compensation d'armement aufgeführt ist, mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß die Vergünstigung im Auslande gebauten eisernen und stählernen Dampfern zukommen soll. Art. III enthält die im Entwurf als prime de navigation bezeichnete Unterstützung. Art. IV bestimmt, daß 5 % der Prämie den Mannschaften zukommen sollen. Art. V regelt die Unterstützung der Küstenfahrt. Art. VI läßt den in Frankreich gebauten Schiffen die Wahl zwischen der Subvention von Art. II und III. Art. VII beschränkt die Subvention auf eine Gesamtflotte von 500 000 T. Dampfern und 100 000 T. Seglern. Für den Überschuß an Tonnen wird an im Auslande gebaute Schiffe nur ²/₅, an in Frankreich gebaute nur ³/₅ der Subvention gezahlt. Nach Art. XI genießen im Auslande gebaute, schon früher nationalisierte Schiffe die neue Subvention.

	Segler		Dampfer			Zusammen Segler- u. Netto-Dampfer-Tonn. in 1000
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn. Netto	
1885	105	29	102	94	59	88
1890	104	27	147	123	76	103
1895	255	37	242	274	172	209
1899	310	40	332	455	282	342
1900	1053	117	338	477	296	413
1901	1502	170	366	518	326	496

Unter den Dampferflotten der Welt nimmt die japanische bereits den neunten Platz ein.

Ich komme nun endlich zur deutschen Reederei und knüpfe an den Schluß des ersten Kapitels dieser Arbeit wieder an. Die hauptsächlich durch politische und geographische Ursachen veranlaßten stark abweichenden Schicksale der Ostseereederei, der hamburgischen und bremischen und endlich der sonstigen Nordseereederei sind dort bereits behandelt. Hier erübrigt nur die Zusammenfassung der Reederei unter deutscher Flagge.

Für die alte Zeit benutze ich wieder die Angaben von Kjaer. Von 1874 bis 1880 kann ich sie mit Veritas vergleichen und finde keine sehr erhebliche Abweichung. Kjaers Tonnen sind Nettotonnen.

	Segler		Dampfer			Zusammen 1000 Tonnen
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonn. Brutto	1000 Tonn. Netto	
1850	—	493	—	—	5,4	498
1860	—	778	—	—	29,4	807
1870	—	923	—	—	81,6	1004
1880	—	974	—	—	196,3	1170
1886	3471	861	664	—	420,6	1282

Veritas schließt, wie immer, Segler unter 50 und Dampfer unter 100 T. aus. Seine Zahlen mögen hier etwas vollständiger wiedergegeben werden:

(Siehe die Tabelle S. 86.)

Die amtliche deutsche Statistik ist im ersten Kapitel berücksichtigt worden, kann also hier übergangen werden. Die vorstehenden Zahlen sind besser mit den Veritasdaten für die anderen Länder vergleichbar, als die amtlichen. Groß sind die Abweichungen übrigens nicht. — Verwiesen sei dagegen auf die im vierten Kapitel mitgeteilte Statistik der Seeberufsgenossenschaft.

Herbst	Segler		Dampfer			Zusammen	
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen Brutto	1000 Tonnen Netto	Zahl	Segel- u. Netto-Dampfer-Tonn. in 1000
1874	3483	852	220	268	187	3703	1039
1876	3456	875	226	226	176	3682	1051
1878	3201	914	220	253	172	3421	1086
1880	3113	953	277	289	203	3490	1156
1882	2871	933	354	411	292	3285	1225
1884	2471	864	488	550	397	2959	1261
1886	2328	849	529	601	431	2857	1280
1888	1907	737	559	662	476	2466	1213
1890	1698	706	689	930	656	2387	1362
1892	1444	676	765	1091	737	2209	1413
1894	1265	624	810	1216	860	2075	1484
1896	1096	566	831	1360	896	1927	1462
1898	1000	535	878	1625	1017	1878	1552
1899	981	548	900	1873	1166	1881	1714
1900	955	551	1031	2169	1352	1986	1903
1901	966	536	1115	2430	1548	2081	2084

Die deutsche Segelschiffsreederei erreichte 1880 mit 953 000 T. ihren Höhepunkt. Seitdem ist sie nach Tonnengehalt auf beinahe die Hälfte ihres damaligen Bestandes gesunken. Die Zahl beträgt nur noch wenig mehr als ein Viertel. Neuerdings macht sich wieder eine kleine Zunahme im Tonnengehalt bemerkbar, zurückzuführen auf die Erbauung ganz großer Vier- und Fünfmaster, die noch Betriebsgewinne bringen können.

Die deutsche Segelflotte stand 1874 auf dem fünften Platz. Seitdem ist die italienische noch weit mehr zurückgegangen als die deutsche und seit 1880 wird die deutsche nur noch von denjenigen Englands, Nordamerikas und Norwegens übertroffen.

Die Zunahme der Dampferflotte ist nur während der ungünstigen Geschäftszeit Ende der siebziger Jahre unterbrochen gewesen. In dem letzten Vierteljahrhundert ist die Bruttotonnenzahl mehr als acht Mal, die Nettozahl mehr als sieben Mal so groß geworden. Ihren Höhepunkt hat sie hoffentlich noch lange nicht erreicht.

Die deutsche Dampferflotte stand 1874 an vierter Stelle und wurde damals weit übertroffen von denen Englands, Nordamerikas und Frankreichs. Die amerikanische sank 1883 unter die französische und 1884 unter die deutsche, überholte jedoch 1900 wieder die französische. 1888 stand die französische noch ein wenig über der deutschen; im folgenden Jahre wurde sie überwunden. Seitdem hat sich die deutsche fast verdreifacht, die französische noch nicht einmal um die Hälfte gehoben. Die

deutsche steht auf dem zweiten Platz und übertrifft ihren Hintermann um beinahe das Doppelte. Nur die englische ist ihr mit etwa dem sechsfachen Betrage weit voraus. Wenn auch der Zuwachs der deutschen etwas schneller gewesen ist, so ist der Unterschied doch einstweilen so groß, daß an ein Einholen gar nicht gedacht werden kann. An Segler- und Nettodampfertonnen zusammengerechnet steht die deutsche Flotte an dritter Stelle; sie wird dabei von der englischen und amerikanischen überragt; an Seglern und Bruttodampfertonnen ist ihr Platz der zweite.

Die vorstehend gegebenen Zahlen lassen den Aufschwung der deutschen Reederei noch nicht ganz zur Erscheinung kommen. Vor dem 1. März 1895 besaß Deutschland eine Schiffsvermessungsordnung, auf Grund deren seine Dampfer um etwa 14 %, seine Segler um etwa 5 % zu groß gemessen wurden und infolgedessen nutzlos hohe Abgaben, Tonnengelder, Kanalgebühren, Lotsgelder u. s. w. im Auslande zu zahlen hatten. Das ist seit jenem Datum in 2—3 Jahren allmählich geändert und dem Verfahren der meisten anderen Länder gleich geordnet. Das zahlenmäßige Anwachsen der deutschen Handelsflotte erscheint dadurch etwas langsamer als es war, ebenso der Seeverkehr in deutschen Häfen, soweit deutsche Schiffe in Frage kommen. Nach Band 130 der Statistik des Deutschen Reiches würde die deutsche Handelsflotte, nach altem Messungsverfahren um 217 400 T. größer sein, als sie jetzt verzeichnet ist.

An Kapitalwert steht die deutsche Handelsflotte noch viel unbestrittener an zweiter Stelle; sie besitzt relativ weitaus am meisten kostbare Passagier- und ganz besonders Schnelldampfer. Die konkurrierende amerikanische Flotte steht darin weit zurück; noch viel mehr die norwegische und französische. Die dem Reichstag anläßlich der Flottenvorlage von 1899 übergebene Denkschrift: „Die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898" giebt eingehende Berechnungen über den Kapitalwert. Sie nimmt den Wert der Dampfertonne Brutto Ende 1896 auf 175 Mk., Ende 1898 auf 220 Mk. an; den Wert der Dampferflotte daher für diesen dreijährigen Zeitraum als von 238,0 auf 357,6 Mill. gestiegen an. — Der Wert der eisernen Segelschiffe wird für dieselben Jahre auf 120 resp. 152 Mk. pro Tonne; der Gesamtwert auf 47,2 resp. 65,6 Mill. Mk. angegeben. — Der Wert der hölzernen Schiffe (die ja fast ausnahmslos alt sind) ist nur noch 30 Mk. pro Tonne, der Gesamtwert Ende 1898 nur 3,1 Mill. Mk. — Das wäre für Ende 1898 ein Gesamtwert der deutschen Handelsflotte von 426 Mill. Mk. gegen 290 Mill. Mk. drei Jahre vorher. Bis Ende 1899 war die Berechnung durch Zuwachs neuer Schiffe auf 465,7 Mill. gelangt.

„Zieht man nun noch", so sagt die Denkschrift weiter, „die erhebliche Preissteigerung des Jahres 1899 in Betracht, so ist eine Schätzung des derzeitigen Wertes (Ende 1899) der deutschen Handelsflotte auf 500 Mill. Mk. zu wenig. In drei Jahren hat sich ihr Wert um 66²/₃ % erhöht. Der Neubeschaffungswert im Falle eines Verlustes ist heute auf mindestens ³/₄ Milliarden anzuschlagen." — Für Ende 1900 veranschlagt „Nauticus" die Summe auf 566 Millionen.

Seitdem hat sich — in einem Jahre — die Dampferflotte wieder um 14 % vergrößert, die Segelflotte um 3 % verkleinert. Der Wert der deutschen Handelsflotte beträgt demnach Ende 1900 etwa 640 bis 650 Mill. Mk.

Die so viel erörterte und so vielfach falsch dargestellte Frage der Subventionierung deutscher Dampferlinien kann hier nicht näher behandelt werden. Deutschland kennt das System der Schiffahrtssubvention im französischen und amerikanischen Sinn so wenig wie England. Es gewährt keine Geschenke an Reedereien, sondern nur Leistungen für ganz genau bestimmte Gegenleistungen der Dampfergesellschaften, welch' letztere erfüllt werden müssen, auch wenn der Unternehmer sehr schlechte Geschäfte dabei macht, wie dies denn dem Nordd. Lloyd in der ersten Zeit des Subventionsvertrages für die Fahrten nach Ostasien und Australien in verhängnisvollster Weise widerfahren ist. Auch nach Anrechnung der Subvention verblieben dem Lloyd Verluste, die sich für die 7½ Jahre vom Sommer 1886 bis Ende 1893 auf mehr als 10,4 Mill. Mk. beliefen — ungerechnet die Zinsen auf das Anlagekapital von ca. 20 Millionen, jedoch unter Berücksichtigung einer Schiffsentwertung von 5 %. — Nach diesem schmerzlichen Lehrgelde haben sich die geschäftlichen Ergebnisse besser gestaltet.

Die Zwecke, die Deutschland mit seinen „Schiffahrtssubventionen" verfolgt, bestehen nicht in der Hebung seiner Reederei — die Reederei hat solche nie verlangt — sondern ausgesprochenermaßen in der Hebung des Absatzes seiner Ausfuhrartikel, in der Verbesserung seiner Postverbindungen, in Leistungen für die Kriegsmarine und für das Kolonialwesen. Die Reederei hat stets den Begriff der Unterstützung zurückgewiesen; wenn der Staat ein Universitätsgebäude errichte, so subventioniere er doch nicht den Baumeister und die Bauhandwerker.

Nur 3 Linien „subventioniert" Deutschland, nämlich

1. Eine vierzehntägige Dampferlinie von Bremen und Hamburg nach China und Japan nebst Anschlußlinien nach deutsch-australischen Kolonialhäfen und holländischen Sundahäfen; betrieben zu ³/₄ vom Nordd. Lloyd, zu ¼ von der Hamb.-Amerikalinie.

2. Eine vierwöchige Dampferlinie von Bremen nach dem australischen Festlande.

Zus. für 1 u. 2: Jährliche Leistung vom Reiche 5 590 000 Mk.

Der erste, mit Mitte 1886 beginnende und 1901 endigende Subventionsvertrag ist am 30. Okt. 1898 auf Grund des neuen erweiterten Subventionsgesetzes bis Ende September 1914 ausgedehnt.

3. Eine vierzehntägige Dampferlinie von Hamburg um Afrika, betrieben von der Deutsch-Ostafrika-Linie in Hamburg. Jährliche Leistung vom Reiche 1 350 000 Mk.

Diese Linie war zuerst am 9./5. Mai 1890 abgeschlossen. Der Vertrag ist am 21./9. Juli 1900 durch einen sich bis zum 1. April 1916 erstreckenden Vertrag ersetzt.

Zusammen 6 940 000 Mk.

Außerdem zahlt das Reich an nicht subventionierte deutsche und ausländische Dampfergesellschaften für die Beförderung der Post Beträge, deren Höhe ich nicht habe ermitteln können. Im Etat des Reichspostamts für 1901 findet sich folgender Posten: Vergütungen an Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen 2 024 000 Mk.

Der ziemlich weit verbreitete Glaube, daß Reederei und Schiffsbau durch die Subvention einen großen Aufschwung genommen haben, ist positiv unrichtig. So hat z. B. der Lloyd in 9 Jahren deutschen Werften Aufträge im Umfange von 176 886 700 Mk. erteilen können; für die subventionierten Linien waren nur 22,1 Mill. Mk. darunter.

Über die „Subventionen" — der Ausdruck gilt teils mit Recht, teils mit Unrecht —, die fremde Länder ihren (unter Umständen auch fremden) Linien zahlen, ist Amtliches nicht zu ermitteln. Mir stehen darüber zwei Quellen zu Gebote: John White's Annual Shipping Review, London 1. Januar 1901, und das englische Schiffahrtsblatt „Fairplay" vom Mai 1901. Als Maßstab ihrer Zuverlässigkeit sei angeführt, daß für Deutschland White 325 000 Pfd. St., „Fairplay" 339 839 Pfd. St. anführt. Weiter verzeichnen sie folgendes:

England, White: für Postzwecke 742 300 Pfd., für Einrichtung großer Dampfer als Hilfskreuzer für Kriegszwecke 65 000 Pfd. Fairplay: 764 117, bezw. 63 200 Pfd.

Frankreich, White: für Schiffahrtssubvention 496 880 Pfd. Schiffsbauprämien 294 356 Pfd. Fairplay für Schiffsbauprämien 232 000, für die Handelsmarine 232 000 Pfd. für verschiedene Postlinien 1 046 409 Pfd. St. — Beide Angaben sind unrichtig und viel zu niedrig gegenüber

den weiter oben mitgeteilten, zum Teil auf dem neuesten französischen Kammerbericht über den neuen Gesetzentwurf beruhenden Daten.

Italien, White: Schiffsbauprämie im Jahre 1898 400000 Pfd. deren Anwachsen auf 1 Mill. Pfd. erwartet wurde; ferner eine Schiffahrtsprämie nach Maßgabe der zurückgelegten Meilen. — Fairplay: Schiffahrts- und Schiffsbauprämien 100000 Pfd.; Postdienst 345675 Pfd. — Im Frühjahr 1901 ist indes ein neues Subventionsgesetz mit völlig veränderten Bestimmungen erlassen.

Österreich-Ungarn Fairplay: 354783 Pfd.

Spanien, Fairplay: 335375 Pfd.

Rußland, Fairplay: 282140 Pfd. einschließlich der Rückerstattung der Suez-Kanalgebühren.

Japan, Fairplay: 682403 Pfd.

Vereinigte Staaten, White: 200000 Pfd. — Fairplay: 357723 Pfd. Jedoch gaben amerikanische Zeitungen, die für die Erhöhung sprachen; die jetzige Zahlung auf nur 1 Mill. Dollar an.

Man sieht: alle diese Staaten sind mit Leistungen der angegebenen Art sehr stark belastet, doch weichen die Angaben im einzelnen sehr von einander ab.

Auch die deutsche Handelsflotte hat in den letzten Jahren beträchtlichen Zuwachs erfahren durch den Ankauf ganzer Linien, die bisher unter englischer Flagge gestanden hatten. Den ersten Ankauf vollzog im Jahre 1898 der Norddd. Lloyd, nämlich die Scottish Oriental Steamship Company und die East India Steamship Company, beide in der indisch-ostasiatischen Küstenfahrt engagiert. Durch diesen Ankauf sind 39 Dampfer von zusammen 58193 T. Brutto und 35310 Pferdekräften, also kleine und mittlere Schiffe von höchstens 2111 T. auf die deutsche Flagge übergegangen. Die Schiffe bleiben in ihren bisherigen Linien, schließen sich aber mehr an die großen ostasiatischen Hauptlinien des Nordd. Lloyd an.

Sodann hat kürzlich die Hamburg-Amerika-Linie die englische Atlas-Linie, eine Flotte von 7 Dampfern von zusammen 14975 T. Brutto angekauft; die Gesellschaft betrieb unter englischer Flagge wöchentliche Linien: New-York-Haity und New-York-Centralamerika. Wie verlautet, beabsichtigt die Hamburg-Amerika-Linie den Betrieb durch Einstellung neuer Schiffe wesentlich zu verbessern und durch Anschluß an ihre Hamburg-New-Yorker Fahrt der letzteren Frachtgut zuzuführen.

Trotzdem die deutsche Handelsflotte im ganzen stark gewachsen ist, macht die Zahl der in derselben beschäftigten Personen nur

langsame Fortschritte. Die wachsende Größe der Schiffe und die sich immer mehr einbürgernden maschinellen Hilfsmittel (Patentrahen mit Segelaufsetzen von Deck aus, Dampfwinden für Anker u. s. w.) und vor allem der Übergang vom Segel zum Dampf bewirkt eine stetige Abnahme von Menschenkraft pro Schiffstonne.

Nach der amtlichen deutschen Statistik belief sich die regelmäßige Besatzung der deutschen Handelsflotte auf

	bei Seglern	bei Dampfern	zusammen
1871	34 739	4 736	39 457
1876	33 215	9 147	42 362
1881	31 003	8 657	39 660
1886	24 925	14 006	38 931
1891	18 132	22 317	40 449
1896	14 858	25 139	39 997
1899	14 035	29 111	43 146
1900	13 845	31 027	44 872

Im letztgenannten Jahre kamen

	bei Seglern	bei Dampfern	zusammen
auf das Nordseegebiet	12 384	25 397	37 781
" " Ostseegebiet	1 461	5 630	7 091
davon auf Hamburg	3 842	13 888	17 730
" " Bremen	3 022	9 828	12 850

Auch in personeller Beziehung ist also das Schwergewicht ganz auf die Nordsee übergegangen.

Die Besatzung der Segelschiffe mußte ganz selbstverständlich mit dem Rückgang der Segelflotte zurückgehen, die der Dampfer rapide zunehmen.

Die Verunglückungen von Menschenleben durch Totalverluste sind trotz der wachsenden Flotte im ganzen rückgängig gewesen, wenn auch nicht ohne Schwankungen. Bei den Totalverunglückungen waren beteiligt (ungerechnet die Passagiere):

	Schiffe	Besatzung derselben	Menschenleben gingen verloren
1873/75 durchschnittl.	174	1456	301
1876/80 "	191	1477	351
1881/85 "	187	1553	313
1886	147	1287	161
1887	173	1473	242
1888	158	1367	202
1889	117	1015	208
1890	92	937	169

	Schiffe	Besatzung derselben	Menschenleben gingen verloren
1891	118	1210	178
1892	104	934	259
1893	125	1169	278
1894	122	1252	269
1895	155	1497	384
1896	86	794	178
1897	74	682	194
1898	111	1002	231
1899	87	917	158.

Daraus ergeben sich, berechnet nach Art der für England auf S. 68 verzeichneten relativen Verlustziffern, folgende Verluste an Menschenleben auf je 100 000 Tonnen in Deutschland angekommener und abgegangener deutscher Seeschiffe:

		Total	pro 100000 Tonnen
1873/75	durchschnittlich	301	5,09
1876/80	„	351	5,04
1881/85	„	313	3,47
1886		161	1,55
1887		242	2,16
1888		202	1,91
1889		208	1,64
1890		169	1,24
1891		178	1,11
1892		259	1,74
1893		278	1,81
1894		269	1,61
1895		384	2,41
1896		178	1,10
1897		194	1,11
1898		231	1,20
1899		158	0,77.

Genau lassen sich die Zahlen mit den englischen nicht vergleichen, da bei uns die Verluste nicht nach Dampfern und Seglern gesondert sind. Auch abgesehen davon, ist die Vergleichbarkeit fragwürdig, da man nicht weiß, wie viele Verluste auf die Küstenfahrt und wie viele auf weite Reisen entfallen; naturgemäß müssen die Verluste für die ersteren viel geringer sein. Ein Schiff von 2000 Tonnen, das die Reise zwischen Dover und Calais im Jahre 365 mal macht, ist nicht mehr, sondern viel

weniger Seegefahren ausgesetzt als ein solches, das dreimal die Reise nach Honkong und zurück macht. Ersteres bringt einen jährlichen Tonnenverkehr von 730 000, letzteres nur von 6000. In England machen die Küstenfahrten (wegen der täglichen Verbindung mit Irland und den anderen Inseln), sowie die kurzen Fahrten (Boulogne, Calais, Vlissingen, Ostende) einen ungleich größeren Prozentsatz aus als in Deutschland. Der von Glover angewandte Maßstab ist also eigentlich recht ungeeignet. Trotzdem erscheint das Bild für die deutsche Schiffahrt nicht ungünstig. Vor allem springt der absolute und der relative Rückgang in die Augen. (1900 war aber wieder ein böses Jahr.)

Eine vergleichende Berechnung der Verluste auf die Besatzung ist wegen der schwankenden englischen Zahlen unsicher. Nehmen wir nach Glover die Totalziffern für die Besatzung der englischen Flotte für 1890, das letzte von ihm verzeichnete Jahr, auf 213 374 Mann an, auf welche 962 verlorene Menschenleben entfallen, so ergiebt das pro 1000 Mann einen Verlust von 4,51 Mann. In demselben Jahr entfielen in Deutschland auf 37 857 Mann Besatzung 169 verlorene Menschenleben, also pro 1000 Mann ein Verlust von 4,46 Mann. 1890 war für beide Flotten ein Jahr niedriger Verluste. Der Verlustquotient ist bei beiden sehr ähnlich.

Wohl aber können wir für die deutsche Schiffahrt selbst die Verunglückungen durch Totalverluste in den verschiedenen Jahren auch nach der Besatzung vergleichen. Das ergiebt pro 1000 Mann Besatzung

1873/75	durchschnittlich	jährlich	7,3	Mann,
1876/80	"	"	8,3	"
1881/85	"	"	7,9	"
1886/90	"	"	5,2	"
1891/95	"	"	6,7	"
1896/99	"	"	4,6	"

Ein Rückgang der Verunglückungen ergiebt sich auch daraus ganz unbestreitbar. Er würde noch schärfer hervortreten, wenn man zur Erscheinung bringen könnte, daß die Reisezeit der Schiffe im Jahre immer zunimmt. Die Abfertigung am Lande beschleunigt sich immer mehr, so daß dem Schiffe immer mehr Zeit für die Reise selbst bleibt, auf welche sich ja die Gefahr konzentriert.

Nach allem Vorausgegangenen ist es selbstverständlich, daß auch der Seeverkehr Deutschlands einen kräftigen Aufschwung nehmen mußte. Er ist vor allem in den letzten Jahrzehnten derart gewachsen, daß die Schwankungen früherer Zeiten ganz dagegen verschwinden. Für die Zeiten vor der Gründung des Deutschen Reiches ist es wohl schwer, Material für

ganz Deutschland zu beschaffen. Allein es genügt auch wohl, Hamburg und Bremen anzuführen; relativ ist das Bild ziemlich dasselbe. Die Statistik der angekommenen Seeschiffe besagt (für Bremen bis 1896 um je ein Jahr später, von da ab übereinstimmend mit Hamburg)

	für Hamburg		für Bremen	
	Zahl	in 1000 Reg.-Tonn.	Zahl	in 1000 Reg.-Tonn.
1815	1 717	—	—	—
1816—20 durchschn.	2 211	—	—	—
1831—35 "	2 579	232	—	—
1836—40 "	2 735	288	—	—
1841—45 "	3 462	392	—	—
1846—50 "	3 763	461	2557	234
1851—60 "	4 649	756	2881	360
1861—70 "	5 092	1260	2871	545
1871—80 "	5 502	2206	3010	995
1881—90 "	7 015	3870	2923	1470
1891—95 "	8 928	5954	4074	2078
1896	10 477	6445	4781	2008
1897	11 173	6708	4826	2245
1898	12 523	7354	4988	2502
1899	13 312	7765	4545	2457
1900	12 103	8041	4219	2538

In allen deutschen Häfen betrugen die Ankünfte:

	alle Flaggen		davon deutsche	
	Schiffe	in 1000 Reg.-Tonnen	Schiffe	in 1000 Reg.-Tonnen
1873/75 durchschn.	46 631	6 228	29 511	2 972
1876/80 "	51 050	7 141	34 721	3 224
1881/85 "	56 517	9 174	41 529	4 500
1886	57 014	10 148	42 360	5 164
1887	59 892	10 733	44 100	5 591
1888	60 081	11 621	42 406	5 771
1889	64 818	12 588	45 784	6 323
1890	64 875	13 080	46 942	6 793
1891	66 738	14 480	48 620	7 539
1892	65 927	14 188	48 680	7 451
1893	66 555	14 622	48 680	7 267
1894	71 453	15 857	52 078	8 271
1895	66 688	15 183	48 408	7 907
1896	73 490	15 633	53 108	8 138
1897	77 117	16 490	56 889	8 738
1898	86 614	17 705	65 014	9 527
1899	88 646	17 990	67 804	10 254

Der Anteil der deutschen Flagge hebt sich im Gegensatz zu den Erscheinungen in Frankreich und Nordamerika langsam, aber beständig. Er betrug nach Tonnenzahl 1873/95 47,7 %, 1899 56,8 %.

Für das Jahr 1899 verteilt sich der Verkehr auf die beiden großen Hälften der deutschen Küste wie folgt:

Angekommen im Ostseegebiet	35 818 Schiffe,	5 943 874 Tonnen,
„ „ Nordseegebiet	53 017 „	12 080 397 „

Der Küstenverkehr, d. h. der Seeverkehr zwischen deutschen Häfen, bildet nur einen kleinen Teil des deutschen Seeverkehrs. Er erreichte in Ankunft im Jahre 1899 3 918 387 T. = 21,7 % der Tonnenzahl, während die Schiffszahl (54 735) fast zwei Drittel ausmacht. Auf nichtdeutsche europäische Häfen entfielen 8 363 412 T. = 49,4 %. Der Rest auf fremde Weltteile.

Unter den Flaggen steht nächst der deutschen die britische mit 4 197 000 T. weit obenan; dann folgen die schwedische mit 910 000, die dänische mit 843 000, die norwegische mit 661 000, die holländische mit 281 000 u. s. w.

Einen immer größeren Anteil am Schiffsverkehr nehmen die regelmäßigen Linien in Anspruch. Wie groß dieser Anteil in einem neuzeitlichen Hafen ersten Ranges bereits ist, zeigt uns die Hamburger Statistik. Sie verzeichnet im Hamburger Verkehr 118 Dampfschiffslinien, die über 949 Dampfer verfügen, und 1900 in Hamburg 7213 Schiffsankünfte von zusammen 5 520 404 T. hatten. Die Gesamtankünfte betrugen 8450 Dampfer von zusammen 7 239 385 T. Folglich entfielen drei Viertel des Dampferverkehrs (nach Maßgabe des Tonnengehalts) bereits auf die regelmäßigen Linien. 71 von diesen Linien mit 615 Schiffen, 3932 Fahrten und 3 612 203 T. waren unter deutscher Flagge. Von der Gesamtzahl entfielen

	Zahl der		der Ankünfte	
	Linien	Dampfer	Dampfer	Tonnen
auf außereuropäische Fahrt	32	404	900	2 316 000
darunter deutsche	28	347	785	2 124 000
auf europäische Fahrt	86	545	6313	3 204 000
darunter deutsche	43	268	3147	1 487 000.

Die außereuropäischen Linien werden also fast ganz unter deutscher, die europäischen zur größeren Hälfte unter fremder Flagge betrieben. Unter den europäischen wird die größere Hälfte nach Großbritannien betrieben. Namentlich die Kohleneinfuhr erfordert viele Linien.

Viertes Kapitel.

Das persönliche Element in der Reederei; Unternehmer und Lohnempfänger.

Noch heutzutage ist in der Kleinschiffahrt der Schiffseigentümer in vielen, vielleicht in den meisten Fällen zugleich Schiffer. Wie der Bauer und sein Knecht denselben Pflug führen und in derselben Weise das Vieh pflegen, so steht der Schiffer der kleinen Fahrzeuge, der Kähne, Kuffen, Tjalken u. s. w., die mit ganz geringer Besatzung fahren, abwechselnd mit seinen wenigen Leuten am Steuer; im Aufsetzen, Reffen, Einholen der Segel, im Aufwinden des Ankers thut er dieselben Dienste. In alten Zeiten ist das in der damals weit mehr vorwaltenden Kleinschiffahrt ebenfalls das hervorstehende Element gewesen. Schiffe dieser Art erfordern einen geringen Kapitalaufwand, eine geringe kaufmännische Leitung und auch die nautischen Kenntnisse der Schiffsführer können sich auf ein bescheidenes Maß beschränken, weil immer nur Küstenschiffahrt betrieben wird.

Die nächsten Größenklassen, Gallioten, Schauergallioten, Schuner, Schunerbriggs, Briggs u. dgl. sind heute an Zahl und Bedeutung sehr zurückgegangen. Auch sie sind aus der großen Fahrt, in der sie früher (nach Westindien, Südamerika, dem Mittelmeer, Archangel sowie in der chinesischen Küstenfahrt) stark beteiligt waren, fast verschwunden. Die Kapitalauslage war größer, weshalb oft dem Schiffer (Kapitän) andere Kräfte zur Seite traten. Er mochte mit geliehenem Gelde arbeiten, das in dem Schiffe hypotheziert war (Bodmerei), oder Verwandte und Freunde zu Mitunternehmern (Mitreedern) haben. Oft auch war er nur der Schiffer auf dem Fahrzeuge, das einem anderen Reeder gehörte. Dabei kann er einfacher Lohnschiffer gewesen sein oder einen kleinen oder großen

Anteil am Gewinn gehabt haben. Alle Abstufungen dieser Art sind bei der Arbeitsverfassung vorgekommen.

Ebenso ist die Beteiligung des Unternehmers in allen Abstufungen und Varianten vorhanden gewesen. Bald hat der Reeder das Schiff aus eigenen Mitteln gebaut, bald hat er Freunde oder Geschäftsgenossen zu Mitreedern gehabt; namentlich häufig ist wohl die Beteiligung des Schiffers gewesen; dieser hat oft die Initiative zu einem Reedereiunternehmen ergriffen, in dem er ja an erster Linie die feste Anstellung fand; Verwandte und Freunde liehen ihm das Geld zu einem Kapitaleinschuß, der ihm verbürgte, daß er gar nicht oder nicht leicht an die Luft gesetzt werden konnte. Schiffsmakler, Proviantchändler, Versicherer und sonstige Beteiligte, die an dem Geschäft mit dem Schiffe verdienten, gaben gleichfalls Geld her. Auch der Schiffsbauer hat sich oft beteiligen müssen, wenn er auf den Bau nur einging, um seinen Betrieb nicht ruhen zu lassen.

Von ganz anderer Seite trat der Kaufmann an die Sache heran. Er versprach sich oft wohl wenig von dem Reedereigewinn, mußte aber den dringenden Wunsch haben, für seinen Import von Roggen von Archangel, Zucker von Kuba, Kaffee von Laguayra oder Rio de Janeiro, Tabak von S. Domingo oder Bahia geeignete Schiffe zur Verfügung zu haben. Eben so oft war dieses Interesse auf sein Geschäft beschränkt, wie freundnachbarlich bei seinen Konkurrenten vertreten. Im letzteren Falle trat man zusammen, kaufte für gemeinschaftliche Rechnung ein oder mehrere Schiffe und überließ einem Beteiligten oder einem Unbeteiligten (etwa dem Schiffsmakler) die Verfügung über das Schiff. Ebenso oft war die Reederei Selbstzweck wie Mittel zum Zweck. Manchmal wurde der Reeder im Interesse seines Schiffes zum Kaufmann. Er hatte das Schiff nach irgend einem Platze gesandt in der Hoffnung, dort lohnende Fracht zu finden. Statt dessen ist gar keine Fracht zu erhalten oder nur eine ganz elende. Unter Umständen entschließt sich dann der Reeder durch den Kapitän oder durch ein befreundetes Haus eine Ladung kaufen zu lassen und mit ihr zu spekulieren. Solche Geschäfte macht er oft auch „für Schiffsrechnung“, so daß er seine etwaigen Mitreeder als Partner auch an der Ladung hat.

Nach Zeit und Ort haben sich diese Geschäfte stets in größter Mannigfaltigkeit gestaltet. Bestimmte Typen lassen sich gar nicht aufstellen. Ebensowenig läßt sich sagen, welche Typen zu gewisser Zeit und an gewissen Orten vorwiegend gewesen sind. Das Eine liegt allerdings auf der Hand: Die wachsende Größe der Schiffe, der Über-

gang zur Dampfschiffahrt, der Übergang von der Einzelfahrt zur Reihenfahrt, die Errichtung fester Linien und gar komplizierter, vielgestaltiger Dampfergesellschaften mußte alledem immer mehr ein Ende machen und immer vollständigere Arbeitsteilung zwischen Schiffer und Reeder, zwischen Reeder und Kaufmann herbeiführen. Der Schiffer als Schiffseigentümer ist bei Barken und Fregatten ein Ausnahmefall, bei Dampfern kommt er nur noch im Fähr- und vielleicht im kleinen Küstendienst vor. Er selbst ist in Gemeinschaft mit seinem Steuermann (oder Steuerleuten) der Mannschaft gegenüber der Offizier, der die Arbeiten befiehlt, aber nicht selbst mit ausführt, der Nautiker, ohne den die Mannschaft das Schiff gar nicht über weite Meere bringen kann, so daß diese auf ihn zur Erhaltung ihres eigenen Lebens ebenso angewiesen ist, wie er auf sie. Meutereien sind daher außerordentliche Seltenheiten. Mit dem höheren Dampferdienst tritt der Maschinist als Specialoffizier dem Kapitän und den Steuerleuten zur Seite; auch er ist ein gelehrter Mann, ohne den das Dampfschiff mit hoch ausgebildeter Maschine nicht zu navigieren ist.

Daß bei Segelschiffen der Schiffer Mitreeder ist, kommt auch heute noch oft vor, selbst bei großen Fahrzeugen von 2000 T und darüber. Aber die Verfügung über solche Schiffe liegt wohl immer in den Händen eines Reeders, des Korrespondentreeders, der alle Geschäfte der Reederei gegen Erstattung der Unkosten und eine feste Kommission besorgt. Zwei Prozent von der Bruttofracht ist ein sehr häufig vorkommender Satz.

Die Partenreederei ist eine sehr alte Form der Assoziation des Kapitals. Sie hat in der Schiffahrt der Holländer schon bei ihrer ersten großartigen Entfaltung am Ende des 16. Jahrhunderts, als man zum Walfischfang und zu den Fahrten nach Ostindien überging, eine große Rolle gespielt. Daneben kann man wohl die holländisch-ostindische Compagnie der damaligen Zeit als eine Aktiengesellschaft ansehen. Sie war Reeder, Kaufmann und Souverän über großen Kolonialbesitz in einer Person. Ebenso die späteren Kolonialgesellschaften in England und Frankreich. Zu allen Zeiten sind die Ergebnisse des Geschäfts wohl sehr schwankend gewesen. Zu allen Zeiten sind auch wohl Unkundige, Outsiders, bis zu Bauern und Handwerkern, als Partner herangezogen, im allgemeinen wohl die Unkundigen zu den gewagten und weniger aussichtsreichen Geschäften. In den Seestädten und Küstengegenden ergab sich solche Mitreederschaft leicht aus den vielgestaltigen persönlichen Beziehungen;

so namentlich auch bei den reichen Bauern in Ostfriesland, den Weser- und Elbemarschen und Schleswig-Holstein.

Das Eigentumsrecht am Schiffe beruht (wenigstens heutzutage in Deutschland) auf dem Schiffsregister. Es werden keine Inhaberpapiere ausgegeben, auch nicht wo der Besitz stark zersplittert ist. Das macht Schiffsparte sehr schwer veräußerlich. In der Partenreederei wird der Gewinn gänzlich zur Verteilung unter die Mitreeder gebracht, es wird also keine Rücklage für Entwertung, Abnutzung, zunehmendes Alter gemacht. Das muß jeder Mitreeder selbst berücksichtigen. Die Aktiengesellschaft muß bei Aufstellung der Bilanz solche Entwertung berücksichtigen, sie muß abschreiben, eventuell einen Reservefonds anlegen. Gewinne darf sie erst verteilen, nachdem dies geschehen ist. Daher sehen Dividenden von Partenreedereien stets nach viel mehr aus, als sie bedeuten und nach viel mehr als Dividenden von Aktiengesellschaften. Ist etwa eine Abnutzungsrate von 5 % als angemessen anzunehmen, so bedeuten 10 % Dividende der Partenreederei gerade so viel wie 5 % der Aktiengesellschaft.

Die Partenreederei hat sich bis zur Gegenwart erhalten, namentlich für Segelschiffe, in seltenen Fällen auch wohl für Dampfer. Neuerdings geht man auch in der Segelschiffahrtsreederei zur Aktiengesellschaft über, um den Teilnehmern die Gelegenheit zu geben, ihren Besitz zu verkaufen, zu verkleinern oder zu vergrößern. Es bildet sehr oft einen der hauptsächlichsten Einwände gegen die Beteiligung an einer Partenreederei, daß Schiffsparte in der Regel gar nicht zu veräußern sind, selbst nicht mit einer namhaften Einbuße im Preise. Der Partner muß in der Regel das Ende der Unternehmung abwarten, den Verkauf oder den Untergang. Die durch Inhaberaktien repräsentierten kleinen Anteile, die ja meistens sogar einen Börsenkurs haben, kann man viel leichter zu Gelde machen. Daher haben sich neuerdings alte Partenreedereien in Aktiengesellschaften verwandelt.

In der Segelschiffahrtsreederei ist die persönliche Beziehung des Kapitalisten zum Schiffe noch sehr stark vorhanden. Viele einzelne Reeder und Kaufleute haben noch ansehnliche Flotten zur See. Dabei mag ja auch wieder Beteiligung von Mitreedern vorkommen, aber diese pflegen der Sache viel näher zu stehen als die Inhaber von Reedereiaktien; diese bestehen ja zum Teil aus Leuten, die zur Schiffahrt keine eigentlichen Beziehungen haben, die sich nur aus irgend einer Konjunktur-Kombination eine Anzahl von Aktien kaufen, um sie möglichst bald mit Vorteil wieder loszuschlagen; von der Verwaltung pflegen sie sich ganz fern zu halten,

die Generalversammlungen besuchen sie selten. Ihr ganzes Interesse an dem Gang der Dinge beschränkt sich auf den Kurszettel. Der Unternehmer der Segelschiffsreederei ist durchweg ein Fachmann, der entweder allein steht oder fachmännische und nichtfachmännische Mitreeder zur Seite hat.

Einen Einblick in die Eigentumsverhältnisse gewährt die folgende dem Register des Bureau Veritas entnommene Thatsache, daß es im Herbst 1901 115 deutsche Reedereien für eiserne Segelschiffe gab. Unter diesen hatten die folgenden 19 mehr als fünf größere eiserne Schiffe (Fischereifahrzeuge, Fährschiffe, Schleppschiffe, Seeleichter nicht berücksichtigt):

Aktien-Gesellschaft Alster, Hamburg . .	6	Schiffe
M. G. Amsink, Hamburg	6	"
Reederei-Aktien-Gesellsch. v. 1896 . . .	6	"
Knöhr & Burchard, Hamburg	12	"
F. Laeisz, Hamburg	17	"
C. M. Matsen, Hamburg	7	"
Mentz, Decker & Co., Hamburg (darunter nur 1 größeres)	6	"
H. H. Schmidt, Hamburg	8	"
R. M. Sloman & Co., Hamburg (darunter 7 größere)	8	"
Wachsmuth & Kroghmann, Hamburg (darunter 5 größere)	8	"
B. Wencke & Söhne, Hamburg . . .	16	"
Gildemeister & Ries, Bremen	8	"
J. C. Pflüger & Co., Bremen . . .	5	"
E. C. Schramm & Co., Bremen . . .	5	"
Reederei „Visurgis" Akt.-Ges., Bremen .	7	"
Rickmers Reismühlen, Reederei u. Schiffsbau Akt.-Ges., Bremen	7	"
D. H. Wätjen & Co., Bremen (darunter 9 größere)	13	"
Ad. Schiff, Elsfleth (darunter 4 größere)	6	"
C. H. H. Winters, Elsfleth (darunter 6 größere)	5	"
C. D. G. Hayl, Brake	6	"
Zusammen	162	Schiffe.

Es giebt noch manche Firmen, die zum Teil eiserne, zum Teil hölzerne Schiffe, zusammen mehr als fünf größere Fahrzeuge haben; es führt zu weit, sie alle aufzuführen. Reedereien mit mehr als 4 hölzernen Segelschiffen kommen gar nicht vor. Von der Gesamtzahl von 955 deutschen Segelschiffen bilden die obigen 162 nur den sechsten Teil, doch ist ihr Größenanteil viel bedeutender. Die Liste giebt also einen ganz guten Einblick in die derzeitige deutsche Großreederei mit Segelschiffen.

Die Dampfschiffsreederei hat die älteren Formen des Unternehmertums von vorn herein fast vollständig übersprungen. Schon die ersten mit Dampf getriebenen Seeschiffe erforderten ein so bedeutendes Kapital, daß sich selten Einzelunternehmer hinanwagten. Bezeichnend ist, daß die erste amerikanisch-deutsche Dampferlinie ein Aktienunternehmen war. Dann kommen auch noch kleine Dampferreedereien von einzelnen Kaufmanns- oder Reederfirmen vor. So erwarb z. B. ein Bremer Haus zwei der Dampfer der verauktionierten deutschen Flotte und ließ sie als Aventureschiffe fahren. Auch machten einzelne Firmen um 1880 herum den Versuch, mit wenigen Schiffen die Aventurefahrt zu betreiben — durchweg mit höchst ungünstigem Ergebnis, zumal sie in eine überaus nachteilige Konjunktur gerieten. Sehr bald erwies sich bei der Dampfschiffsreederei die Verteilung des Risikos auf viele Schultern und viele Schiffe als die weitaus überlegene Betriebsform; ebenso die regelmäßige Linie gegenüber der Aventurefahrt; endlich auch die Kombination von Linien gegenüber der vereinzelten Linie.

So ist denn die Tendenz unverkennbar, die einzelnen Aktiengesellschaften mit einander zu verschmelzen und einen einheitlichen Centralbetrieb herzustellen, dessen Zweige einander in die Hände arbeiten können. Sie ist vor allem in Hamburg zum Ausdruck gekommen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat nach und nach folgende Dampferlinien angekauft und ist dadurch zur größten Dampfergesellschaft der Welt geworden: 1. April 1875 die Adlerlinie Hamburg—New-York, 6 Dampfer; 2. 1888 die Carr-Linie Hamburg—New-York, 4 Dampfer; 3. 1896 die Hansa-Linie Hamburg—Montreal—Boston, 4 Dampfer; 4. 1898 die Kingsin-Linie Hamburg—Ostasien, 6 Dampfer; 5. November 1899 die Reederei De Freitas Hamburg—Südamerika, 14 Dampfer, 43000 T. Diese 5 Linien domizilierten auch vorher in Hamburg; 6. Chinesische Küstenlinie, 1 Dampfer der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. in Apenrade; 7. Frühjahr 1901 die englische Atlas-Linie, New-York—Westindien und Centralamerika, 7 Dampfer. — Die Gesellschaft betreibt augenblicklich folgende regelmäßigen Linien:

1. Hamburg—New-York, 2. Hamburg—Baltimore, 3. Hamburg—Philadelphia, 4. Hamburg—Boston, 5. Hamburg—Portland, 6. Hamburg—Philadelphia, 7. Hamburg—New-Orleans, 8. Hamburg—Montreal, 9. New-York—Stettin, 10. Eine Gruppe von Linien von Hamburg nach S. Thomas, Haity, Mexiko, 11. Eine Gruppe von Linien nach S. Thomas, Portorico, Kuba, Venezuala, Curaçao, Columbien, 12. Hamburg—Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Hiogo (Frachtdampfer), 13. Hamburg—Nordbrasilien, 14. verschiedene bisher von der Firma De Freitas & Co. in Hamburg betriebene Linien von Hamburg nach Brasilien, 15. Antwerpen—Laplata, 16. Genua—Laplata, 17. Hamburg—Westküste Südamerikas, 18. Canton—Hongkong—Shanghai, 19. Shanghai—Kiautschou—Tschifu—Tientsin, 20. Subventionierte Postdampferlinie Deutschland—Ostasien in Gemeinschaft mit dem Nordd. Lloyd, 21. New-York—Ostasien, 22. New-York—Westindien, dazu kommt 23. eine in der Errichtung begriffene Linie San Franzisko—Ostasien, endlich 24. Flußdampferlinie auf dem Jangtsekiang in Verbindung mit dem Lloyd.

Die Gruppen 9 und 10 umfaßten bisher 8 Linien, die jetzt auf 7 reduziert sind.

Die bisher von der Gesellschaft betriebene Linie Genua—New-York ist unter dem Namen „Italia“ in eine zu Genua domizilierte Gesellschaft verwandelt, damit die Unternehmung der Vorteile genieße, die die italienische Flagge in diesem Verkehr besitzt. Die Hamburg-Amerika-Linie hat sich in der Generalversammlung derselben den maßgebenden Einfluß gesichert.

Die Hamburg-Amerika-Linie arbeitete im Frühjahr 1901 mit einem Aktienkapital von 80 Millionen und Anleihen von 12³/₈ Mill., wozu 27¹/₂ Mill. Mk. kommen, die im Frühjahr 1901 aufgenommen sind. Ihre Reservefonds, Erneuerungsfonds und Assekuranzreserven betrugen 20,3 Mill. Das Gesamtkapital 140 Mill. Mk. Sie hatte in der Fahrt 98 Ozeandampfer von zusammen 486528 T. Brutto, im Bau 15 Ozean-Dampfer von zusammen 98600 T. Brutto. Ferner 24 Flußdampfer, 14 Barkassen, 82 Leichter, endlich 15 kleine Schiffe im Bau. Die Gesamtheit der kleinen Schiffe hatte einen Raumgehalt von 30050 T. Unter den Leichtern befinden sich 19 dem brasilianischen Dienst gewidmet.

Alles in allem 615178 T. Brutto.

Der Norddeutsche Llod in Bremen, die zweitgrößte Reederei-Gesellschaft der Welt, früher sogar längere Zeit die größte, hat bremische oder deutsche Gesellschaften nicht übergeschluckt. Er hat vielmehr einen anfänglichen Geschäftszweig, die Englandfahrt, an die zu diesem Zweck

gebildete Gesellschaft „Argo" abgestoßen. Aber er hat von Anfang an mannigfaltige Ziele im Auge gehabt: die Ozeanfahrt nach New-York, die Passagier- und Frachtfahrt auf der Unterweser und Oberweser, die Schlepperei zwischen Bremerhaven und der See. Dazu kamen 1868 eine Linie nach Baltimore, 1870 eine Linie nach Westindien, die erste als eigenes (jedoch vom Lloyd betriebenes) Aktienunternehmen, das sich später nach ungünstigen Ergebnissen mit der Hauptlinie verschmolz. 1886 wurden die neuen, vom Reiche subventionierten Linien nach Ostasien und Australien eröffnet. Dann kamen die südamerikanischen Linien hinzu. 1898 erfolgte der schon erwähnte Ankauf der Scottish-Oriental und der East-India-Ocean-Comp. — Der Nordd. Lloyd betreibt zur Zeit folgende Linien:

1. eine Linie von Bremerhaven oder Hamburg nach Shanghai,
2. eine Linie von Bremerhaven oder Hamburg über Hongkong nach Yokohama mit einer Anschlußlinie nach Shanghai,
3. eine Anschlußlinie von Singapore nach Neu-Guinea,
4. eine Linie von Bremerhaven nach Sydney.

Diese vier sind vom Reiche unterstützt. Außerdem folgende nicht unterstützte Linien:

1. Bremen-New-York, Schnell- und Postdampferlinien, 2. Bremen-Baltimore, 3. Bremen-Galveston, 4. Bremen-Brasilien, 5. Bremen-La Plata, 6. Bremen/Hamburg-Ostasien (Frachtdampferlinie), 7. Genua-Neapel-New-York (Schnelldampferlinie), 8. Singapore-Bangkok, 9. Singapore-Borneo-Manila, 10. Bangkok-Swatow-Hongkong, 11. Swatow-Hankow, 12. Fahrten auf dem Yangtsekiang, 13. verschiedene kleinere Zweiglinien in den ostindischen und chinesischen Gewässern, 14. vier europäische Linien nach den Nordsee-Bädern, 15. Verbindungen zwischen Neapel und Capri (Winterdienst), 16. Passagier- und Schleppdampferverkehr auf der Unterweser und nach Hamburg.

Das Aktienkapital des Lloyd betrug Anfang 1901 80 Mill., doch hat im Frühjahr 1901 die Generalversammlung die Erhöhung auf 90 Mill. genehmigte; die letzten 10 Mill. Mk. Aktien sind bis Januar 1902 noch nicht ausgegeben. Die Anleihe betrug 30 173 000 Mk., welcher Betrag sich noch um 20 Mill. Mk. erhöht, die im Frühjahr 1901 ausgegeben sind. Die Reservefonds, Assekuranzreserve, Erneuerungsfonds, Versicherungsfonds 18 745 000 Mk. Das Gesamtkapital also 158 918 000 Mark, einschließlich der Kapitalvermehrung im Frühjahr 1901.

Die Ozeanflotte des Lloyd bestand im März 1901 aus 63 Ozeandampfern von zusammen 366 282 T. Brutto, ferner 7 im Bau befindlichen von zusammen 73 000 T.; sodann im Betrieb 40 Dampfer der indisch-

chinesischen Küstenfahrt von zusammen 58 193 T. und 5 im Bau befindlichen für diese Fahrt von zusammen 5350 T. Außerdem 35 Flußdampfer von zusammen 5469 T. und 116 Leichterfahrzeuge von zusammen 29 244 T. Endlich das Schulschiff „Herzogin Sophie Charlotte“ 2581 T. Alles in allem 540 119 T.

Auf die weiteren Dampfschiffsreedereien ist hier im einzelnen nicht einzugehen. Einschließlich der Fischerei gab es ihrer nach Veritas im Herbst 1901 256. Darunter befanden sich, wenn man die Fischerei- und Fährunternehmungen wiederum außer acht läßt, folgende 47 mit 5 und mehr Schiffen:

C. Andersen, Hamburg	5	Dampfer,
Chinesische Küstenfahrt, Hamburg . . .	7	„
Dampfschiffsreederei von 1889, Hamburg	8	„
De Freitas & Comp., Hamburg (neuerdings zur Hamb.-Amerika-Linie gehörig)	5	„
Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg . .	25	„
Kosmos-Linie, Hamburg	29	„
Levante-Linie, Hamburg	22	„
Deutsch-Ostafrika-Linie, Hamburg . . .	14	„
H. M. Gerkens, Hamburg	8	„
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg . .	123	„
Hamburg-Südamerika-Linie, Hamburg .	33	„
Hanseat. Dampfer-Ges., Hamburg . . .	8	„
Adolf Kirsten, Hamburg	22	„
L. F. & W. Matthies, Hamburg . . .	6	„
Nord-Ostsee-Reederei, Hamburg . . .	10	„
Rob. M. Sloman & Co., Hamburg . .	12	„
Rob. M. Sloman jun., Hamburg . . .	20	„
Woermann-Linie, Hamburg	28	„
Dampfsch.-Ges. Argo, Bremen	28	„
„ „ Neptun, Bremen . . .	50	„
„ „ Hansa, Bremen . . .	43	„
Norddeutscher Lloyd, Bremen	115	„
Deutsch-Amerik. Petrol-Ges., Geestemünde	17	„
Heinr. Diederichsen, Kiel	10	„
Flensb. Dampf.-Comp., Flensburg . .	12	„
„ „ „ von 1869, Flensburg	10	„
Holm u. Molzen, Flensburg	11	„
Franz Griebel, Stettin	19	„
Zusammen	700	Dampfer.

	Übertrag	700 Dampfer,
E. Haubuß, Stettin	5	"
F. Ivers, Stettin	5	"
H. C. Horn, Schleswig	13	"
Oldenburg-Portugies. D.-Reederei, Oldenburg	15	"
M. Jebsen, Apenrade	20	"
Memeler Dampfsch.-Akt.-Ges., Memel	6	"
Behn & Sieg, Danzig	5	"
F. G. Reinhold, Danzig	10	"
Th. Rademacher, Danzig	12	"
Marc Cohn & Sohn, Königsberg	6	"
W. Kunstmann, Stettin	7	"
Neue Dampfer-Comp., Stettin	25	"
Stenzel & Bolke, Stettin	11	"
Paulsen & Ivers, Kiel	10	"
Sartori & Berger, Kiel	22	"
Schmidt & Hansen, Flensburg	11	"
H. Schuldt, Flensburg	10	"
H. W. Podens, Wismar	8	"
Zerssen & Co., Rendsburg	6	"
Zusammen	907	Dampfer.

Eine Zusammenstellung der Kapitalien, mit denen die hauptsächlichsten Dampfergesellschaften arbeiten, mag hier noch Platz finden. Für die beiden größten gelten die Zahlen vom Frühjahr 1901 wie vorerwähnt; für die übrigen diejenigen vom Frühjahr 1900. — Zahlen in Millionen Mark:

	Aktien-Kapital	Anleihe	Reserven
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg	80	40	20,3
Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg	9	2	1,6
Kosmos-Linie, Hamburg	11	0	3,1
Levante-Linie, Hamburg	4	0,75	0,5
Deutsch-Ostafrika-Linie, Hamburg	10	0	1,0
Hamburg-Südamerika-Linie, Hamburg	11,25	5	5,0
Chinesische Küstenfahrt, Hamburg	2,4	0	0,2
Nordd. Lloyd, Bremen	90	30,2	38,7
Dmpf.-Ges. Argo, Bremen	7	0,5	0,1
" " Neptun, Bremen	3,5	2,35	1,4
" " Hansa, Bremen	15	5,5	4,0
Flensb. Dpf.-Comp., Flensburg	3	0	0
" " " v. 1869, Flensburg	2	0	0,3
Oldenb.-Portug. D.-Reederei, Hamburg	1,4	0	0,4

Eine kurze Übersicht über die geschäftlichen Ergebnisse liefert folgende Liste der gezahlten Dividenden-Prozente:

	Für									
	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Hamburg-Amerika-Linie[1] . .	5	0	0	0	5	8	6	8	8	10
Deutsch-Austral. D.-Ges. . .	0	0	0	0	0	5	8	10	10	12
Kosmos-Linie	$8\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	7	4	8	11	$7\frac{1}{2}$	9	11	15
Levante-Linie[2]	0	0	0	0	0	4	6	9	7	10
Deutsch-Ostafrika-Linie[3] . .	—	—	—	0	6	6	3	3	6	8
Hamburg-Südamerika-Linie .	10	10	10	12	7	10	12	16	10	10
Chines. Küstenfahrt	3	0	0	3	7	0	0	3	4	—
Nordd. Lloyd	0	$1\frac{1}{2}$	3	0	0	4	5	7	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$
Dmpf.-Ges. Argo	—	—	—	—	—	7	7	6	6	8
" " Neptun	8	6	6	$13\frac{1}{8}$	10	11	10	12	9	12
" " Hansa[4]	$3\frac{1}{2}$ / $4\frac{1}{2}$	3 / 0	$4\frac{1}{2}$ / 2	6 / 7	6	0	8	14	14	14
Flensb. D.-Comp.	—	—	—	—	—	7	7	8	10	?
" " " von 1869[5]	$7\frac{1}{2}$	0	3	0	8	6	4	10	10	?
Oldenb.-Portug. D.-Reederei	8	6	8	7	10	14	15	16	20	?

Die Liste zeigt, wie launisch und wetterwendisch das geschäftliche Glück in der Reederei ist. Die Gesamtergebnisse des Jahrzehnts sind nicht glänzend, namentlich wenn man berücksichtigt, daß gerade die beiden großen Gesellschaften eine Reihe sehr schlechter Jahre hatten. Mit 1895 und 1896 trat eine Wendung zum Besseren ein und die letzten Jahre sind ja in der That glänzend gewesen.

Was wegen Reichssubvention zu sagen ist, habe ich im dritten Kapitel S. 87 ausgeführt.

Einigermaßen parallele Verhältnisse kommen bei den Schiffsbau-Aktiengesellschaften zu Tage. Ein Blick auf sie wird zur Vervollständigung des allgemeinen Bildes beitragen:

(Siehe die Tabelle S. 107.)

Außer der Hamburg-Amerika-Linie und dem Lloyd werden noch folgende Seeschiffahrtsgesellschaften an der Berliner Börse gehandelt: Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft, Hamburg, Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg, Dampfsch.-Ges. Hansa und Argo, Bremen, Neue Stettiner Dampfsch.-Ges., Stettin.

---

[1] 1877 wurde das Kapital von $22\frac{1}{2}$ auf 15 Mill. Mk. herabgesetzt.

[2] 1892 Kapital von 1 650 000 auf 1 100 000 Mk. herabgesetzt.

[3] 1895 Kapital von 6 auf 5 Mill. Mk. herabgesetzt.

[4] 1885 Kapital von 5 auf 3 Mill. Mk. herabgesetzt. Bis 1894 war die Unternehmung in zwei gesonderte Rechnungen gespalten.

[5] Kapital 1887 und 1890 von 2 750 000 Mk. auf 1 650 000 Mk. herabgesetzt.

	Aktien-Kapital in Millionen Mk. im Jahre 1900	Dividenden									
		1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Vulcan, Stettin . . .	10	9	9	7½	6	6	6	10	14	12	14
Oderwerke, Stettin .	?	—	—	—	—	5[1]	5[1]	5[1]	1/6[1]	5[1]	?
Blohm & Voß, Hamburg	6,0	0	4	5	6	7	8	5	5	8	?
Reiherstieg, Hamburg	2,5	10	10	10	9	7	5	10	9	10	10
Janssen & Schmilinsky, Hamburg	0,3	10	6	2	2	5½	2	5	4	5	0
Germania, Kiel . . .	5,5	0	6½[1]	4½[1]	0	0	4½[1]	4½[1]	4½[1]	4½[1]	4½[1]
Howaldtwerke Kiel .	5,0	6	7	8	8	8	6	7	7	8	8
Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft . .	3,3	6	14	9	10	10	8	13	18	18	?
Weser, Bremen . . .	2,2	9	8	3	0	0	6	9	8	8	12
Bremer Vulcan . . .	4,0	—	—	6	12	9	10	10	12	12	12
G. Seebeck, Bremerhaven	1,0	—	—	—	—	—	7½	7½	0	0	8
Joh. C. Tecklenborg, Bremerhaven . . .	1,4	—	—	—	—	—	—	0	0	9	12
Neptun, Rostock . . .	1,65	0	0	0	0	0	0	0	4	8	9
Zusammen	42,85 Mill. Mk. exkl. Oderwerke.										

Alle Dampfergesellschaften sind ursprünglich von ihren Heimatshäfen (die Oldenburg.-Portug. von Oldenburg aus) selbständig und unabhängig erzeugt worden. Erst bei ihrem beträchtlichen Wachstum mußte man sich an die großen Geldkräfte, an die Banken in Berlin wenden. Diese haben ein größeres Kapitalistenpublikum in Deutschland für die Unternehmungen gewonnen und wohl auch einen Teil der Gelder selbst hergegeben. An den Emissionen von Aktien und Anleihen waren sie seit Jahrzehnten stark beteiligt; auch haben sie ihre Vertreter in den Verwaltungsräten, deren große Mehrheiten jedoch aus den Kaufleuten, Reedern und Kapitalisten der Heimatshäfen selbst gebildet ist. In Bremen ist die Ansicht allgemein, daß der größere Teil des jetzigen Lloydkapitals vom Binnenlande dargeboten ist. Gewißheit läßt sich darüber nicht erbringen. Die kleineren Gesellschaften sind noch jetzt ausschließlich oder ganz überwiegend in den Händen der Heimatshäfen.

Die entscheidende Leitung aller Gesellschaften liegt in den seestädtischen Kreisen selbst und ist keineswegs auf die haute finance übergegangen. Diese scheint auch mit der Verwaltung ihrer Kapitalien durch die see-

[1] Nur für Vorzugsaktien. — Die Rechnungsjahre verschiedener Gesellschaften schließen mit dem 30. Juni.

städtischen Kreise ganz einverstanden zu sein. Vom Auftreten des amerikanischen Riesenkapitals hat man noch nichts gespürt. Gerüchte dieser Art, die im Mai 1901 in Umlauf waren, erwiesen sich als unbegründet. Später tauchten sie von neuem auf.

Mitverfügung der Ortsbehörden, der Kommunalverwaltungen oder — für Hamburg und Bremen wäre so etwas denkbar — der Staatsverwaltungen besteht bei den größeren Reedereigesellschaften nicht. Ob bei Fährgesellschaften so etwas vorkommt, ob bei kleinen Schiffspostbetrieben die Reichspost Mitunternehmerin ist, entzieht sich meiner Kenntnis und ist wohl nicht generell zu beantworten. Am meisten auf einander angewiesen sind Bremen und der Norddeutsche Lloyd. Die letzten großen Hafenbauten in Bremerhaven (Erweiterung des Kaiserhafens, Kammerschleuse, Trockendock) hat der bremische Staat geradezu für den Nordd. Lloyd hergestellt, jedoch auf Grund eines besonderen Vertrages, mittels dessen sich der Lloyd zur Zahlung eines bestimmten erhöhten Hafengeldes verpflichtete, aus welchem man die Verzinsung der Kosten decken konnte. Im übrigen sind die Rechnungen gänzlich getrennt, der Staat bleibt Herr seiner Häfen, der Lloyd ist unabhängig in seinen Unternehmungen.

Auf die interessante Frage, wie viel Arbeitgeber und wie viel Arbeiter in der Seeschiffahrt thätig sind, giebt uns die Berufsstatistik keine brauchbare Antwort [1]. Während die Schiffahrtsstatistik des Reichs für 1895 in der deutschen Handelsflotte 40984 Mann Besatzung

[1]) Aus der noch (Januar 1902) im Druck befindlichen Reichsstatistik der Seeschiffahrt im Jahre 1900 verlautet halbamtlich Folgendes: „Die regelmäßige Besatzung der deutschen Seeschiffe bezifferte sich am 1. Januar 1901 auf 50556 Mann gegen 44872 am 1. Januar 1900, hat also während des Jahres 1900 eine nicht unbedeutende Steigerung (12,7 v. H.) erfahren. Diese ist hauptsächlich durch den verhältnismäßig bedeutenden Zugang großer, mit einer starken Besatzung versehener Dampfer in Hamburg und Bremen hervorgerufen worden. Von der Gesamtbesatzung waren am 1. Januar 1901: 12922 Mann für Segelschiffe, 773 Mann für Schleppschiffe (Seeleichter) und 36861 Mann für Dampfschiffe bestimmt; die entsprechenden Zahlen für den 1. Januar 1900 stellten sich auf 13268, 577 und 31027 Mann. Für den 1. Januar 1901 fanden zum erstenmale Erhebungen über das Dienstverhältnis des Personals der deutschen Seeschiffe statt. Danach gliederte sich dieses in 28479 Mann seemännisches Personal, 14582 Mann Maschinenpersonal und 7495 Mann, die zu anderen dienstlichen Verrichtungen (für die Verwaltung, Verpflegung, Aufwartung ꝛc.) bestimmt waren. An Offizieren oder in Offiziersstellungen befindlichen Personen wurden gezählt unter dem seemännischen Personal 7061 (Schiffer und Steuerleute), unter dem Maschinenpersonal 3178 (Maschineningenieure und Maschinisten) und unter dem übrigen Personal 762 Personen (Ärzte, Zahlmeister ꝛc.).

verzeichnet, kennt die Berufsstatistik überhaupt nur 16256 Erwerbsthätige in der See- und Küstenschiffahrt und außerdem 10144 Erwerbsthätige in der „Fischerei auf offener See und an den Küsten (Hauptberuf)". Die Seefischerei rechnet sie bezeichnenderweise zur — Landwirtschaft. Dazu kämen noch 239 Leute, die die Seeschiffahrt, und 2080, die die Seefischerei als Nebenberuf ausüben. Die Berufszählung bleibt also um ein volles Drittel hinter den Zahlen für die Besatzung der Seeschiffe zurück. Sie hat ganz naturgemäß die am Zählungstage abwesenden Leute nicht berücksichtigen können. Anderseits hat sie doch die im Hafen anwesenden Ausländer einbegriffen. — Die Reederei wird in der Berufszählung mit der Schiffsbefrachtung zusammengefaßt, so daß auch mit dieser Rubrik nichts anzufangen ist.

Man müßte eine Geschichte der Steuermannskunst schreiben, wollte man darlegen, in welchem Maße die Fachbildung der Kapitäne sich mit den wachsenden Aufgaben, dem Wert und der Größe der Schiffe, der Länge der Reisen gehoben hat. Bei den Dampferkapitänen ist die Nautik im älteren Sinne bis zu einem gewissen Grade zurückgetreten, dafür aber eine gewisse Kenntnis des Maschinenwesens und vollständige Beherrschung der Einwirkung dieser Kraft auf das Schiff notwendig geworden. Der Typus des „alten Seebären" ist durch die regelmäßige Passagierfahrt stark abgeändert. Der Bildungsgang — auch des Kapitäns eines größeren Segelschiffes — ist nicht mehr wie in den altväterischen Zeiten und wie auf den Küstenschiffen noch heute wesentlich derselbe wie der des Schiffsmannes. Er ist von Anfang an ein anderer und durch den Besuch der Navigationsschulen bestimmt. Die Laufbahn des Steuermanns und Kapitäns hat der des Schiffsvolks gegenüber etwas von der Offizierskarriere an sich.

Der Kapitän hat neben einer festen Gage in der sehr großen Mehrzahl der Fälle noch Anteil am Gewinn. Beim Segelschiff sind das seit altersher die „Kaplaken", d. h. ein Anteil von 5—8 % von den Frachteinnahmen nach Abzug gewisser unmittelbarer Ausgaben (Tonnengelder, Stauerlohn, Entladung, Kommission). Die Festsetzung dieses Verdienstes unterliegt lediglich dem Einzelvertrag. Daneben hat der Kapitän, namentlich auf Passagierschiffen, noch Nebeneinnahmen, wenn er seine Kabine abgeben kann. Mancher Kapitän hat sich so viel erworben und erspart, daß er Partner am Schiffe werden konnte. Oder er gab die Seefahrt auf und errichtete am Lande ein Reedereigeschäft (eventuell mit Partnern) wobei er Korrespondentreeder wurde und davon den Verdienst hatte. Oder er beteiligte sich am Schiffsbau, gründete ein Geschäft mit

Schiffsutensilien („Shipchandler") oder Proviant, oder Kohlen oder Holz oder mit sonstigen seinem früheren Beruf naheliegenden Dingen. Auch wohl in selteneren Fällen mit ganz berufsfremden Dingen. In kleineren Verhältnissen ist auch wohl der Übergang zum Schankgewerbe (bis herunter zur Matrosenkneipe) vorgekommen. Reederei-Gesellschaften verwenden vorzugsweise ihre alten Kapitäne zu Stellungen am Lande (als Inspektoren ihres Betriebes oder an ihren Kontoren). Ebenso machen es die Kaufmannschaften mit Stellen, die sie zu vergeben haben, offizielle und inoffizielle. Auch die Ortsbehörden haben manche kleinere Ämter, zu denen sich gewesene Seeleute hervorragend eignen und zu denen diese (nicht bloß die Kapitäne) vorzugsweise berücksichtigt werden; so z. B. im Hafen- und Lagerhausdienst, auf Leuchttürmen, im Lotsenwesen u. s. w. u. s. w. — Der Kapitän des großen Dampfers hat wohl meistens einen kleinen Anteil am Reingewinn. Mit der Größe und dem Anlagekapital des Schiffes sinkt natürlich prozentualiter der Gewinnanteil des Kapitäns. Trotzdem ist das Einkommen der Führer großer Schnelldampfer weit besser als das ihrer Kollegen von kleineren Fahrzeugen.

Steuerleute haben wohl durchweg keinen Anteil am Brutto- oder Nettogewinn.

Ebensowenig die Maschinisten, die einen völlig selbständigen Zweig des Schiffsoffizierstandes bilden.

Auf Ärzte, Oberköche, Oberstewards u. s. w. brauche ich hier nicht einzugehen.

Um die Frage der Gewinnbeteiligung hier gleich zu erledigen, sei auf den einzigen Fall verwiesen, in welchem solche auch für die Mannschaften in organisierter und umfassender Weise vorgekommen ist, und zwar seit Jahrhunderten und bis auf den heutigen Tag noch vorkommt, nämlich die Fischerei, in erster Linie den Walfischfang. Dr. Moritz Lindeman hat über dieses eigenartige und einst auch für Deutschland bedeutungsvolle Gebiet nautischer Thätigkeit zwei umfassende, weit ausholende Arbeiten geschrieben: Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte von 1620—1868. Ergänzungsheft Nr. 26 zu Petermanns Mitteilungen, 1869, Gotha, Perthes. Und: Die gegenwärtige Eismeerfischerei und der Walfang. Band IV. der Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Berlin, Salle. Man findet in der ersteren auf Seite 29 Näheres über die holländische Partenreederei und Beteiligung von berufsfremden Leuten. Auf Seite 20, 21, 36, 86, 105 Näheres über die Anteile der Unternehmer und der Besatzung. Auf Seite 113 ist sogar wörtlich eine vollständige Musterrolle vom Jahre 1867, ausgestellt

zu Geestemünde über die Grönlandsfahrt des Dampfschiffes „Albert", mitgeteilt. Die Gewinnbeteiligung ist in holländischen Stübern pro Faß Thran, also vom Bruttogewinn, ausbedungen. Auf Seite 49/50 der zweiten Abhandlung ist Näheres über die Gewinnbeteiligung auf den heutigen kanadischen Seehundsschiffen des St. Lorenz-Golfes mitgeteilt. Während in dem erwähnten deutschen Fall (wie in Europa wohl immer) neben der Gage ein kleiner Gewinnanteil bezahlt wurde, ist die kanadische Mannschaft ganz auf einen solchen angewiesen. Die Offiziere erhalten Gage und einen Mannesanteil, die Matrosen u. s. w. nur den Mannesanteil. Der Bruttoerlös wird derart verteilt, daß das Schiff zwei Drittel erhält, die Mannschaft ein Drittel, und zwar wird letzteres nach Kopfzahl verteilt; auch die Offiziere erhalten nur einen Mannesanteil; nur beim Kapitän ist derselbe im voraus auf 10 Cents für jeden getöteten Seehund bestimmt.

Beim Walfisch- und Seehundfang war die Gewinnbeteiligung naturgemäß und geboten. Sie allein steigerte den Eifer der Mannschaft aufs höchste, und auf ihn kommt hierbei unendlich viel mehr an als bei der Frachtfahrt, die sich vielmehr durch einfache Pflichterfüllung erledigt. Lindeman schildert auch anziehend, wie die Walfischfänger im Winter in der Heimat gemütlichen Nebenberufen oblagen, wie z. B. ein Speckschneider (eine der wichtigsten Personen an Bord) im Winter Dorfmusikant war; ferner wie die bäuerlichen Familien der Küstengegenden sich durch jüngere Mitglieder am Walfischfang beteiligten. — Jetzt ist das einst blühende und zu Zeiten sehr lukrative Gewerbe des Walfischfangs und der Seehundsjagd — der erstere wurde auch vielfach von Hamburg und namentlich Bremen aus bis in den nördlichen stillen Ozean und sogar nördlich von der Behringstraße ausgedehnt — in Deutschland und Holland gänzlich erloschen. Statt dessen ist die Hochseefischerei emporgekommen, auf die weiterhin zurückzukommen sein wird. Nur was die Gewinnbeteiligung anbelangt, sei erwähnt, daß sie noch heute üblich ist. Siehe z. B. Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Oktoberheft 1900.

In der Schiffsmannschaft ist die alte Einheitlichkeit der technischen Ausbildung stark in die Brüche gegangen, jedoch unter den Segelschiffsleuten noch immer völlig erhalten. Auf Dampfern dagegen hat sie sich stark differenziert. Und Dampferleute wie eigentliche Seeleute haben einen ihnen früher obliegenden Thätigkeitszweig gänzlich abgegeben: das Ent- und Beladen des Schiffes. Der oben citierte Sloman schildert, wie in alten Zeiten die Matrosen diese Arbeit besorgten.

Das hat lange aufgehört. Die „Schauerleute", (das Wort ist aus shoremen korrumpiert) übernehmen gleich nach der Ankunft des Schiffes die Entladung, sei es nun, daß der Hafen mechanische Hilfsmittel hat oder daß die alte Schiffstakel das Werk verrichtet. Sie nehmen die neue Ladung über, verstauen sie kunstgerecht und bringen auch neue Kohlen an Bord. Sie verstehen diese Arbeiten ungleich besser und schaffen weit mehr als die Seeleute. — Die Kontrolle über die an Land gehende und die an Bord gehende Ladung übernehmen die Untersteuerleute und zwar unter verantwortlicher Haftung.

Der eigentliche Seemann wird auch heute nur an Bord des Segelschiffes herangebildet. Hier tritt er als Schiffsjunge ein, hier lernt er die gewöhnlichen Hantierungen, Segel ansetzen, reffen, einholen; Anker loslassen und hieven; die Segel in den richtigen Winkel stellen; am Ruder das Schiff im vorgeschriebenen Kurse halten u. s. w. u. s. w. Er macht seinen Aufstieg zum Leichtmatrosen und Matrosen durch. Eine kleine Aristokratie ragt noch aus der Menge der Matrosen hervor: der Segelmacher, der Koch, der Bootsmann, und vor allem der Zimmermann. Die Stufe, um die diese höher stehen, ist gering. Sie haben dieselbe Kost wie die Matrosen und schlafen mit ihnen im Volkslogis. Das wichtigste ist, daß sie alle Matrosenbildung haben und alle Matrosenarbeit mitmachen müssen. Nur diejenigen unter den Mannschaften, die die Navigationsschulen besuchen wollen, also nur zeitweilig unter den Matrosen weilen, wollen höher hinaus. Für die übrige Mannschaft ist Bootsmann oder Zimmermann die höchste erreichbare Staffel. Andere Mannschaften als diese braucht das Segelschiff nicht, höchstens den Steward, und auch dieser wird gleichsam von selbst zum Seemann.

Ganz anders das Dampfschiff. Es kann zwar eines Stammes eigentlicher Seeleute nicht entbehren. Allein deren Hauptfunktionen, die Behandlung der Segel, fallen doch zum größten Teile weg. Statt dessen treten ganz andere Gruppen von Mannschaften auf: die Maschinisten, Heizer und Kohlenzieher und die Stewards. Auf dem Frachtdampfer, der keine Passagiere befördert, braucht man nur einen Steward. Auf Passagierdampfern wächst mit der Zahl der Passagiere und ihren Ansprüchen an Bedienung die Zahl der Stewards, so daß diese einen sehr erheblichen Teil der Besatzung bilden.

Leider ermittelt nirgends die Statistik, wieviel Mann der Besatzung auf die einzelnen Mannschaftsgattungen entfallen[1]. Einen ungefähren

---

[1] Siehe auch Anm. S. 108.

Überblick kann man jedoch aus der Statistik der Anmusterungen vor den Seemannsämtern zu Hamburg und Bremen entnehmen. Dabei ist jedoch festzuhalten: 1. daß infolge des hier überwiegenden Passagierdienstes die Zahl der Aufwärter und Ärzte, infolge der vielen Schnelldampfer die der Maschinisten und Heizer unverhältnismäßig groß ist; 2. daß dieselben Personen sehr wohl mehrmals in einem Jahre angemustert sein können. Anmusterungen fanden statt in Hamburg 1900 für 2625 Schiffe 50574 Personen. Davon:

eigentliche Seeleute:		nicht eigentliche Seeleute:	
Steuerleute	3201	Ärzte	322
Zimmerleute	1124	Köche u. Bäcker [1]	3433
Bootsleute	1458	Stewards und Stewardesses	6565
Segelmacher	86	Maschinisten und Assistenten	4485
Matrosen	9046	Feuerleute	15419
Leichtmatrosen	2471	Diverse	1049
Jungen	1456		
Quartermasters	231		
Verwalter	228		
Zusammen	19301	Zusammen	31273.

Von der Gesamtzahl der angemusterten Leute entfielen auf Dampfschiffe 47829 Personen, auf Segler nur 2745.

Bremen 1900 1582 Schiffe, 25847 Personen. Davon

eigentliche Seeleute:		nicht eigentliche Seeleute:	
Steuerleute	973	Köche [1]	1013
Bootsleute	620	Aufwärter	6336
Zimmerleute	432	Aufwärterinnen	359
Matrosen, Segelmacher	4704	Proviant- und Zahlmeister	199
Leichtmatrosen	1123	Ärzte	200
Jungen	841	Maschinisten	1702
		Heizer	4260
		Kohlenzieher	3085
Zusammen	8693	Zusammen	17154.

Davon für Dampfschiffe 24081, für Segelschiffe 1766 Personen.

Welche Bevölkerungsschichten, welche Gegenden sind früher und jetzt das Rekrutierungsgebiet der seemännischen Bevölkerung?

[1] Segelschiffsköche sind eigentliche Seeleute. Bei den Dampfen überwiegen dagegen die nicht seemännischen Köche weitaus.

Darin hat sich ein erheblicher Wandel vollzogen. Etwa bis 1870 hin lieferten die Küstengegenden weitaus die meisten Seeleute, während das Binnenland seine Söhne wenig für die Seeschiffahrt bestimmte. Und zwar waren es neben den kleinen Hafenstädten auch vor allem bäuerliche Kreise, denen die Seeleute entstammen. In den kleinen Hafenstädten, die übrigens früher meist ein sehr beschauliches Dasein führten, lenkt sich die Aufmerksamkeit des heranwachsenden Knaben, oder des Vaters, der die Berufswahl für seinen Sohn zu treffen hat, von selbst auf die Seefahrt. Bezeichnend dafür ist, daß das kleine Weseruferstädtchen Vegesack, das 1875 3800 Einwohner zählte, damals der bremischen Flotte 155 Seeleute lieferte, Bremen selbst mit 104000 Einwohnern dagegen nur 226. Für Hamburger und Bremer erschien der seemännische Beruf damals wenig verlockend. — An der ganzen Nordsee bis gegen das südliche Hannover hin ist die Bevölkerung bäuerlich. Das Rittergut mit seinem Herrn und den Tagelöhnern kommt dort kaum vor. Überall herrschte seit altersher das Anerbenrecht, später und noch heute die Höferolle. Die Höfe wurden dadurch zusammengehalten, die Kinder mit Ausnahme des Anerben stark benachteiligt. Die übrigen Söhne waren nun in der Notlage, einen eigenen Broterwerb zu suchen, und wandten sich in Menge der Seeschiffahrt und dem Walfischfang zu. Reiche Bauern ließen solche Söhne auf die Navigationsschule gehen, kleinere Leute begnügten sich mit dem Beruf des Matrosen. Diese letzteren verdienten sich im Alter von 15—35 Jahren, auch wohl noch länger hin etwas Bargeld, um damit später einen kleinen Grundbesitz, eine Mühle, eine Dorfschenke zu kaufen, auch wohl um ein dörfliches oder kleinstädtisches Gewerbe anzufangen, das nicht gerade eine hohe Fachbildung voraussetzt. Zuweilen mag die Hoffnung, durch Heirat mit einer Erbtochter, sich „eine Bauernstelle zu befreien" (anzuheiraten), mitwirkend gewesen sein. Die jungen Seeleute waren etliche Monate abwesend, manchmal auch Jahre, kehrten heim, besuchten ihre Eltern und gingen wieder fort. Viel kam es vor, daß sie aus Anhänglichkeit an den Kapitän für viele Reisen immer wieder auf demselben Schiff Engagement nahmen. Manchmal heirateten sie auch schon in jungen Jahren, ließen die Frau daheim bei ihren Eltern oder kauften ein kleines Häuschen mit wenigen Morgen Land, das die Frau bewirtschaftete, während der Mann nach New-York oder Rangun fuhr oder in der Behring-Straße Robben schlug. Mitunter schickte er ihr von seinem Lohn eine Vorschuß-Anweisung, vom Kapitän auf die Reederei ausgestellt. Im fremden Hafen gab er wenig Geld aus. Dauerte die Reise 6 Monate und betrug die Monatsheuer 45 Mark, so brachte der

Matrose einschließlich der empfangenen Vorschüsse sicher 250 Mark mit heim. Reichtümer konnten auf diese Weise nicht erworben werden, aber da unterdessen der Mann für Wohnung und Kost nichts auszugeben hatte, da die Frau für ihren Unterhalt ungefähr selbst sorgte, so kamen Ersparnisse zustande, die bei fortdauerndem Fleiß den Grund zu einem bescheidenen Wohlstand legten. Ganze Dörfer widmeten sich vorwiegend dem seemännischen Beruf, so z. B. Ganderkesee im Oldenburgischen und die hannoverschen Geestdörfer rechts der Weser und links der Elbe. Schon von weitem konnte man den Häuschen ansehen, wenn sie von Seeleuten bewohnt waren. Thüren, Fenster und Fensterläden waren in grüner Ölfarbe gehalten und häufig wurde der Anstrich erneuert. 1876 lieferte von den 4090 Mann Besatzung, die die bremische Handelsflotte zählte, der bremische Staat nur 627 Mann, das Großherzogtum Oldenburg dagegen 758, also fast den fünften Teil; Preußen (zur Hauptsache wohl Hannover) 1881 oder nahezu die Hälfte; das übrige Deutschland nur 329, das Reichsausland 495.

Diese Verhältnisse existieren beinahe nicht mehr. Mir erzählte ein Kapitän, der jetzt 65 Jahre zählen mag: „Als ich in Vegesack die Schule verließ, fragte der Lehrer uns, was wir werden wollten; und alle antworteten wir stolz: wir wollen zur See; nur einer ergriff einen anderen Beruf; auf den sahen wir alle mit Verachtung herab. Im Jahre 1900 fragte der Vegesacker Lehrer abermals seine Zöglinge nach ihrem zukünftigen Beruf: nur noch einer wollte Schiffer werden.“ Das darf allerdings nicht generalisiert werden, denn, wie ich weiterhin zu zeigen habe, gehören noch viele Bremer dem Seemannsberuf an. Der Kapitän erzählt weiter: „Die Reichhaltigkeit und Sauberkeit unserer Schiffskisten war unser Stolz; wenn wir als Matrosen an Bord kamen, wurden wir von eigenem Eifer getrieben, den Steuerleuten, dem Zimmermann, dem Segelmacher zu helfen. Es war ein kleines Fest, wenn es losging.“ Auch das ist anders geworden.

Die Industrie hat der Schiffahrt diese vortrefflichen Leute weggeholt und giebt ihnen reichlicheren Verdienst. Der Nachwuchs des Dorfes Ganderkesee wie der ganzen oldenburgischen Dörfer in der Nähe Bremens — ich schildere wieder die dortigen Verhältnisse, weil sie mir von Jugend her ganz genau bekannt sind — findet Engagement in den Spinnereien, Webereien, Linoleumfabriken u. s. w. von Delmenhorst. Statt dessen schickt heutzutage das Binnenland eine Menge von Leuten; sie kommen aus Gegenden, wo früher an die Seeschiffahrt nicht gedacht wurde.

Leider bricht die bremische Statistik, die die Herkunft der Besatzung

der bremischen Flotte verzeichnet, mit dem Jahre 1885 ab. Es seien nur noch kurz die Daten von 1885 angeführt: Aus dem bremischen Staate 882, Oldenburg 696, Preußen 3069, das übrige Deutschland 526, das Ausland 655.

Die tiefgehende Änderung der früheren Verhältnisse kann hier nur angedeutet werden. Die gegenwärtigen Lebensverhältnisse der in der Seeschiffahrt thätigen Personen soll der Gegenstand der bevorstehenden Untersuchung sein. Es sähe wie ein Versuch aus, ihr vorzugreifen, wenn ich näher auf den jetzigen Stand der Dinge eingreifen wollte, soweit mir dieser bekannt ist. Nur ganz wenige Bemerkungen mögen hier Platz finden. Die höchst schätzenswerte Verbindung zwischen dem Bauernstande und dem Seemannsberuf ist geschwunden, die gemütlichen Beziehungen zwischen dem Kapitän und dem Jungen, Leichtmatrosen und Matrosen mit ihnen. Der Kapitän eines großen Passagierdampfers kennt wahrscheinlich gar nicht mehr alle seine Leute. Die Heizer und Kohlenzieher sieht er selten. Sind sie gar nur eine oder wenige Reisen an Bord, so bleiben sie ihm fremd. Natürlich kommen treue Dienste auch heute noch vor. Im ganzen aber ist die seemännische Arbeiterschaft einschließlich des Maschinenpersonals und der Aufwärter viel fluktuierender geworden. Nicht so groß wie es zeitweilig wohl schien, ist die Internationalität geworden. Dagegen kommt es häufig vor, daß die Seeleute ganz ausgeplündert und fast ohne andere Kleidung, als die sie auf dem Leibe tragen, an Bord kommen. Kommt dann ein Witterungswechsel zur Kälte oder der Eintritt in eine kalte Region, so sind die Leute außer stande, Dienst zu thun. Sie bleiben „krank“ in der Koje. Mancher verständige Kapitän versieht sich daher mit warmen Unter- und Oberanzügen, um sie der Mannschaft zu überlassen. Ungleich größere Tragweite haben die Folgen des Kontraktbruchs, der Desertion. Im fremden Hafen geht der Seemann, vielleicht nach langer Seefahrt, an Land. Der Augenblick, wo mit einem Mal wieder alle die bedenklichen „Genüsse“ des Hafenlebens locken, ist ein kritischer. Im Rausch versäumt der Seemann zuweilen die rechtzeitige Rückkehr an Bord; er fürchtet Strafe oder das Schiff ist gar schon fort. Oder er wird — nüchtern oder trunken — von den Werbern eines anderen Schiffes verführt, in ein anderes, vermeintlich besser lohnendes Engagement einzutreten und wird nun seinem Schiffe untreu. Nun ist ihm die Rückkehr in die Heimat verleidet, denn dort harrt seiner eine gerichtliche Bestrafung. Jetzt haben ihn ausländische Schlaf- und Heuerbaase in ihren Krallen. (Ich will natürlich nicht alle Leute dieser Berufe verdammen, noch weniger ohne Prozeß,

am wenigsten die deutschen, aber daß es gewissenlose Ausbeuter im Auslande giebt, wird niemand bestreiten). Sie behalten ihn so lange bei sich, bis er für Zeche und Logis gehörig im Vorschuß ist, dann erst erhält er ein neues Engagement; die vorgeschossene Monatsheuer geht an den Schlafbaas. Dessen „Geschäftsfreunde" harren bei Abmusterung des Seemanns schon seiner und legen Beschlag auf den verdienten Lohn, nehmen auch den Mann aufs neue in ihre liebevollen Arme, bis das Opfer so weit ist, daß es wieder an Bord muß. Aus diesen Fesseln sich wieder loszureißen, ist manchem braven Seemann schwer, der zu spät bereut, daß er sich zum Kontraktbruch, zur Desertion verleiten ließ.

Auch die socialen Kämpfe der Gegenwart haben einen beträchtlichen Einfluß auf die Beziehungen zwischen den Seeleuten einerseits und den Reedern und Schiffsoffizieren andererseits ausgeübt. Die großen Streiks in England, in Hamburg, neuerdings in Genua und Marseille sind Erzeugnis der veränderten socialen Anschauungen und zugleich Ursache der Ausbreitung der letzteren. So überaus bedeutungsvoll sie für das vom Verein für Socialpolitik zu bearbeitende Gesamtthema sind, so würde ein näheres Eingehen auf sie den Rahmen dieser Skizze durchbrechen.

Vor der Einigung Deutschlands beruhte die Arbeitsverfassung an Bord des Schiffes auf zerstreuten Gesetzen und Verordnungen der einzelnen Uferstaaten und auf Herkommen. Mit der deutschen Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 wurde der erste gemeinsame, umfassende und rechtsklare Boden geschaffen. Augenblicklich sind die gesetzgebenden Faktoren des Reiches mit einer Reform beschäftigt: sie ist im Sommer 1901 in langen Kommissionsberatungen weit gefördert, jedoch durch die Vertagung des Reichstags unterbrochen, und beschäftigt gegenwärtig wieder das Parlament.

Wieviel Ausländer unter der regelmäßigen Besatzung sind, läßt sich nicht angeben. Angemustert wurden in Hamburg unter 50574 Personen 1959 Ausländer, und zwar von 22 verschiedenen Ländern, darunter 189 Amerikaner, 28 Araber, 36 Chinesen, 349 Dänen, 21 Engländer, 124 Holländer, 6 Japaner, 92 Indier, 168 Norweger, 239 Österreicher, 179 Russen, 324 Schweden, 127 Schweizer.

Erlaubnis zur Anmusterung für nichtdeutsche Schiffe wurde in Hamburg 2333 deutschen Seeleuten erteilt.

Bremen verzeichnet viel dürftiger, daß unter den 25 847 Personen 3096 Bremer, 21 961 sonstige Deutsche und 790 Ausländer waren.

Die Nachmusterungen im Auslande sind natürlich nicht mit einbegriffen.

An Desertionsfällen gelangten 1014 zur Kenntnis des Hamburger, 1413 zur Kenntnis des Bremer Seeamts. Von letzteren betrafen 66 Fälle Bremer, 1281 sonstige Deutsche und 66 Ausländer.

Bremen verzeichnet noch das Alter der angemusterten Leute:

Von	14—20	Jahren	4 118	Personen,
=	20—30	=	13 648	=
=	30—40	=	5 682	=
=	40—50	=	544	=
			25 847	Personen.

Sterbefälle kamen zur Kenntnis: in Hamburg 355, davon durch Selbstmord 27, in Bremen 220, davon durch Selbstmord 5.

Heimschaffung Hilfsbedürftiger: Hamburg 144, Bremen 43.

Die Gesamtzahl der tödlichen Verunglückungen habe ich im 3. Kapitel Seite 91 angegeben.

Seeleute werden von den Seeämtern „angemustert", d. h. in die Musterrolle aufgenommen, ihr Engagement wird amtlich festgestellt. Nach vollendeter Reise, nach abgelaufenem Engagement werden sie von den Seeämtern „abgemustert". Bei keiner Kategorie von Lohnempfängern kennt man die Lohnhöhe oder Monatsheuer so genau wie bei ihnen. Allein man kennt sie amtlich nur für die Zeit des Engagements. Keine Statistik sagt uns, wieviel Tage im Jahre durchschnittlich die Seeleute engagiert sind und wie lange sie verdienstlos am Lande leben; mithin wissen wir wenig von ihrem Jahreseinkommen. Der Gage oder Heuer ist hinzuzufügen die vom Schiff unentgeltlich gelieferte Kost und die freie Behandlung in Krankheitsfällen nebst freien Medikamenten sowie unter Umständen die Aufnahme ins Krankenhaus im Auslande. Das Schiff haftet für 3 Krankheitsmonate im Inlande und für 6 Monate im Auslande.

Außer diesen von der Natur gegebenen Unklarheiten begegnen uns bei der Statistik der von den Seeämtern — übrigens nur für Matrosen und Schiffsjungen — ermittelten Monatsheuer noch offenbare Rätsel. Daß der Verdienst der Seeleute in der Ostseereederei niedriger ist als in der der Nordsee, wird niemand überraschen. Daß er zwischen Hamburg und Bremen gelegentlich bis zu 9 % differiert, während doch die Seeleute beständig von der einen Hafenstadt nach der anderen hinüber fluten, bezw. von den beiderseitigen Heuerbaasen herübergeholt werden, ist schon auffallender. Mehr noch, wenn man sieht, daß im Jahre 1893 die Monatsheuer für Vollmatrosen in Hamburg 55,78 Mk., in Bremen dagegen 53,88 Mk. betragen haben soll, während sich im nächsten Jahre

(1894) das Verhältnis so geändert haben soll, daß Hamburg nur 50,58, Bremen dagegen 55,12 Mk. zahlte und letzteres Verhältnis die beiden folgenden Jahre noch andauerte. In Hamburg sank die Heuer um 9,4 % in Bremen stieg sie um 2,3 %. Es ist schwer einzusehen, daß das Cholerajahr (1892) einen solchen Einfluß ausgeübt haben sollte, zumal der Unterschied erst 1894 hervortrat und bis Ende 1896 fast unvermittelt angedauert haben soll. Noch schwerer ist zu begreifen, daß in Hannover, Oldenburg und den Rheinhäfen die Heuer 1895 und 1896 10—11 ½ Mk. höher gewesen sein soll als in Hamburg und in den letzten 3 Jahren noch 5—9 Mk. höher als in Hamburg und Bremen. Die Aufklärung dieser auffälligen amtlichen Angaben wird Sache der Einzeluntersuchung sein.

Ich kann hier nur kurz die Monatsheuern nach den von den Seeämtern gemachten Angaben für die sieben Einzelreviere des deutschen Küstengebiets und nach den vom kaiserl. statist. Amt berechneten Durchschnitten anführen.

Darnach beträgt dieselbe:

	bei freier Beköstigung		bei Selbstbeköstigung	
	für Vollmatrosen ℳ	für Schiffsjungen ℳ	für Vollmatrosen ℳ	für Schiffsjungen ℳ
1874/75	57,93	19,55	80,48	—
1876/80	50,27	17,20	87,35	—
1881	43,13	14,71	97,36	46,80
1882	45,13	15,37	72,94	40,00
1883	47,74	16,02	73,89	42,00
1884	47,61	15,76	74,47	45,00
1885	46,63	14,75	75,99	36,60
1886	45,01	14,10	74,44	46,83
1887	44,30	14,25	72,99	45,—
1888	46,53	15,26	77,35	38,67
1889	53,87	15,97	76,36	43,50
1890	56,49	16,91	72,88	50,13
1891	56,81	16,64	73,89	48,00
1892	55,48	15,41	75,29	42,25
1893	53,70	14,50	76,44	45,14
1894	51,16	14,13	75,73	49,75
1895	51,47	13,98	74,81	41,50
1896	51,74	13,69	69,17	55,—
1897	54,03	14,91	74,16	46,66
1898	56,52	14,49	76,23	43,05
1899	57,70	14,53	80,37	49,54

Die Selbstbeköstigung spielt im ganzen nur eine geringe Rolle; indes nimmt sie doch zu. Vor 1890 wurden selten mehr als 100 Vollmatrosen auf diese Weise angemustert; allmählich ist die Zahl auf 430

gestiegen, vermutlich bei Schiffen auf ganz kurze Reisen wie nach den Seebädern, Kiel-Korsör u. dergl.

Noch ist der Unterschied zwischen Nordsee und Ostsee zu erwähnen. Ich vereinfache die Sache durch folgende Durchschnittsermittlung für Vollmatrosen

	Ostsee	Nordsee
1876/80	46,92 Mk.,	51,88 Mk.,
1881/90	42,77 „	49,50 „
1891/99	49,01 „	56,18 „

Der Unterschied ist also um ein geringes gewachsen.

Über die Zahl der beschäftigten Kulis giebt die mir zugängliche Statistik keinen nennenswerten Aufschluß; auch die Angaben des Hamburger Seemannsamtes sind nicht entfernt ausreichend. Wie viele Kulis etwa im Auslande an- und abgemustert werden, bedarf der Klarheit. Sie kommen wohl nur an Bord der Tropenschiffe vor und nehmen hier als Heizer und Kohlenzieher den Weißen eine Arbeit ab, die diese nur schwer leisten können. Läge sie der weißen Besatzung ob, so würden deren Klagen sicherlich viel lauter sein als heute über die Konkurrenz der farbigen Heizer und Kohlenzieher.

Interessante Aufschlüsse giebt der Jahresbericht der deutschen Seeberufsgenossenschaft. Sie mögen hier auf einmal zusammengefaßt werden. Die Zahl der eingetragenen Schiffe ist ansehnlich größer als nach der auf Seite 85 mitgeteilten Veritas-Statistik. Jene umfaßt auch die Segler unter 50 und die Dampfer unter 100 Tonnen, die bei den Veritaszahlen fehlen. Es waren eingetragen:

	Kauffahrteischiffe				Hochseefischer			
	Hölzerne Segler	eiserne Segler	Dampfer	zusammen Schiffe	hölzerne Segler	eiserne Segler	Dampfer	zusammen Schiffe
1. Jan. 1888	2332	174	683	3189	—	—	—	—
1. „ 1889	2132	196	721	3049	—	—	—	—
1. „ 1890	2069	227	813	3109	—	—	—	—
1. „ 1891	2003	251	879	3133	—	—	—	—
1. „ 1892	1885	278	876	3039	—	—	—	—
1. „ 1893	1780	333	888	3001	—	—	—	—
1. „ 1894	1677	338	911	2926	—	—	—	—
1. „ 1895	1547	351	926	2824	—	—	—	—
1. „ 1896	1402	344	933	2679	—	—	93	93
1. „ 1897	1358	348	981	2687	58	16	105	179
1. „ 1898	1285	343	1003	2631	60	21	120	201
1. „ 1899	1208	378	1041	2627	59	25	124	208
1. „ 1900	1139	396	1107	2642	70	28	127	225
1. „ 1901	1082	409	1208	2699	82	28	122	232

Verloren und verschollen waren im Jahre 1900 22 hölzerne und 15 eiserne Segler, 15 Dampfer und 6 Fischdampfer; zusammen 58 Schiffe. — Nach dem Auslande verkauft 30 hölzerne, 15 eiserne Segler, 20 Dampfer und 1 Fischdampfer, zusammen 66 Schiffe. Endlich abgewrackt, kondemniert, aus der Versicherungspflicht ausgeschieden 36 hölzerne, 3 eiserne Segler, 9 Dampfer, 1 eisernes Segelfischerfahrzeug, und 1 Fischdampfer, zusammen 49 Schiffe. Gesamtabgang 115 Schiffe. — Der Zugang (worüber a. a. O. Einzelheiten) betrug: neu gebaut in Deutschland 93, im Auslande gebaut 43 Schiffe; vom Auslande gekauft 104 Schiffe, von der Binnenschiffahrt zur Seeschiffahrt übergegangen (Seeleichter und hölzerne Segelfischfahrzeuge) 20 Schiffe.

Die Zahl der versicherten Personen ist um ca. 3700 höher als die im Kapitel 3 nach der amtlichen Reichsstatistik angegebene Besatzungsziffer. Die Zahlen sind nicht vergleichbar, weil hier viele Kapitäne ausgeschlossen sind, die dort einbegriffen sind, wogegen in der Berufsgenossenschaft viel Hafenpersonal, (Bootführer, Kontoristen u. dergl.) mit umfaßt sind. Immerhin ist das Ergebnis interessant:

.900. ...ektion	Versicherungspflichtige: Zahl	Versicherungspflichtige: Arbeitsverdienst	Freiwillige Versicherung: Zahl	Freiwillige Versicherung: Arbeitsverdienst	Jahresarbeitsverdienst zusammen	Ab für Verkauf, Verlust, Stillliegen ꝛc. zu vergütende Beträge	Anzahl aller Versicherten	Anrechnungsfähiger Jahresarbeitsverdienst	Beitrag pro 1900	
		ℳ		ℳ	ℳ	ℳ		ℳ	ℳ	₰
...apenburg)	2 499	1 681 048	150	150 801	1 831 849	501 786	2 649	1 330 063	34 847	45
...remen)	18 838	12 659 607	80	112 655	12 772 262	1 772 813	18 918	10 999 449	279 385	96
...amburg)	23 324	17 223 803	174	217 272	17 441 075	2 492 987	23 498	14 948 088	381 176	71
...iel)	3 698	2 916 358	79	87 204	3 003 562	475 497	3 777	2 528 065	66 235	35
...tettin) .	3 126	2 472 003	94	114 386	2 586 389	606 735	3 220	1 979 654	53 252	71
...anzig)	1 170	907 544	4	5 334	912 878	132 149	1 174	780 729	21 235	89
...usammen	52 655	37 860 363	581	687 652	38 548 015	5 981 967	53 236	32 566 048	836 134	07

Die Beiträge beliefen sich auf durchschnittlich 2,57 Pfennig pro Mark Heuer vom anrechnungsfähigen Jahresverdienst oder auf 15,71 Mk. pro Kopf.

Unfälle wurden in den Jahren 1888 bis 1900 gemeldet:

(Siehe die Tabelle S. 122.)

Renten wurden gezahlt an 901 Witwen, 1396 Kinder, 217 Ascendenten, 1490 Verletzte. 3 Witwen, welche sich wiederverheirateten, erhielten die gesetzliche Abfindung mit zusammen 12 998 Mk.; ebenfalls wurden 10 Ausländer mit zusammen 5368,50 Mk. abgefunden.

Jahrgang	Auf Kauffahrteischiffen			In verwandten Betrieben			Auf Hochseefischern			Zusammen		
	Gemeldete Unfälle	Davon		Gemeldete Unfälle	Davon		Gemeldete Unfälle	Davon		Gemeldete Unfälle	Davon	
		Verletzungen	Todesfälle		Verletzungen	Todesfälle		Verletzungen	Todesfälle		Verletzungen	Todesfälle
1888	848	650	198	6	4	2	—	—	—	854	654	200
1889	1 349	902	447	3	1	2	—	—	—	1 352	903	449
1890	1 501	1 110	391	8	2	6	—	—	—	1 509	1 112	397
1891	1 873	1 441	432	2	2	—	—	—	—	1 875	1 443	432
1892	1 866	1 398	468	6	5	1	—	—	—	1 872	1 403	469
1893	2 062	1 571	491	5	5	—	—	—	—	2 067	1 576	491
1894	1 996	1 588	408	12	8	4	—	—	—	2 008	1 596	412
1895	2 140	1 570	570	8	6	2	37	23	14	2 185	1 599	586
1896	2 190	1 796	394	13	10	3	84	75	9	2 287	1 881	406
1897	2 264	1 927	337	7	7	—	105	100	5	2 376	2 034	342
1898	2 265	1 838	427	10	8	2	144	111	33	2 419	1 957	462
1899	2 473	2 077	396	11	11	—	110	85	25	2 594	2 173	421
1900	2 824	2 219	605	10	10	—	137	72	65	2 971	2 301	670
Zusammen	25 651	20 087	5564	101	79	22	617	466	151	26 369	20 632	5737

Durch die Unfälle der einzelnen Jahre wurde die Genossenschaft wie folgt belastet:

(Siehe die Tabelle S. 123.)

Die Genossenschaft hat demnach bis 31. Dezember 1900 an Entschädigungen gezahlt:

für Unfälle des Jahres	1888	235 151,96	Mk.
" " " "	1889	398 753,96	"
" " " "	1890	387 882,53	"
" " " "	1891	337 136,29	"
" " " "	1892	360 579,64	"
" " " "	1893	388 938,14	"
" " " "	1994	285 485,14	"
" " " "	1895	355 732,69	"
" " " "	1896	269 126,47	"
" " " "	1897	228 647,78	"
" " " "	1898	203 970,87	"
" " " "	1899	158 905,13	"
" " " "	1900	76 400,77	"
	Zusammen	3 686 711,37	Mk.

Rechnungsjahr	Betrag der im Rechnungsjahr gezahlten Entschädigungen	Für Ansprüche aus dem Jahre												
		1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	ℳ	in Mark												
1888	10 402	10 402												
1889	66 289	37 394	28 894											
1890	105 222	27 090	50 608	27 523										
1891	150 540	23 508	41 652	58 065	27 314									
1892	194 697	20 122	40 165	45 633	54 148	34 628								
1893	225 179	17 136	37 453	37 175	41 476	58 001	33 936							
1894	276 454	16 402	33 080	34 771	39 544	47 780	72 562	32 313						
1895	317 722	16 056	31 994	33 667	33 444	43 804	54 110	58 587	46 056					
1896	356 602	14 278	30 468	31 481	31 282	37 352	51 596	49 575	76 481	34 086				
1897	410 899	13 857	29 531	32 046	30 018	36 873	46 439	39 603	66 109	76 497	39 922			
1898	459 271	13 274	26 817	28 320	26 967	36 163	45 085	37 918	60 279	61 433	78 518	44 493		
1899	521 850	12 530	25 011	26 691	27 066	33 283	44 384	33 266	55 091	51 032	59 457	92 054	61 980	
1900	501 579	13 098	23 077	32 505	25 872	32 692	40 821	34 220	51 714	46 076	50 749	67 422	96 925	76 400
Zusammen	3 686 711	235 151	398 753	387 882	337 136	360 579	388 938	285 485	355 732	269 126	228 647	203 970	158 905	76 400

Die Verwaltungskosten der Genossenschaft betrugen 1900 180 371 Mk. Der Reservefonds am Schlusse des Jahres 1899 1 575 761 Mk.

Einen weiteren wichtigen Einblick in die Lage der Seeleute gewährt der folgende Abschnitt aus dem Jahresbericht der Seeberufsgenossenschaft für 1900:

„Von einem überaus schweren Schicksalsschlage wurde die deutsche Handelsmarine am 30. Juni 1900 durch die bekannte Brandkatastrophe im Hafen von Hoboken betroffen, welche nicht weniger als 147 wackere, durch unerschrockene treueste Pflichterfüllung sich auszeichnende Seeleute als Opfer ihres Berufes dahingerafft und weitere 34 zum Teil schwer verletzt hat. Um nach Möglichkeit zur Linderung und Heilung der durch diese Katastrophe geschlagenen Wunden beizusteuern, hat der Genossenschaftsvorstand den hierbei Verunglückten bezw. ihren Hinterbliebenen bereits die erweiterten Wohlthaten des mit dem 1. Oktober 1900 in Kraft getretenen neuen See-Unfallversicherungsgesetzes zu Teil werden lassen. Als Opfer dieses Schicksalsschlages gelangten zur Entschädigung 45 Witwen, 86 Kinder und 7 Ascendenten und stellt sich die hierdurch unserer Genossenschaft erwachsene jährliche Belastung gegenwärtig auf 17 628,80 Mk. Außerdem sind zur Zeit an 3 Verletzte Renten im Jahresbetrage von 1195,35 Mk. zu zahlen.

„Das hervorragendste Ereignis des Berichtsjahres bildete das Zustandekommen des neuen See-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, dessen Wirksamkeit mit dem 1. Oktober 1900 begonnen hat. Über die finanzielle Tragweite dieses Gesetzes, welches eine auf 50 % sich stellende Mehrbelastung im Gefolge hat, haben wir den Mitgliedern der Genossenschaft bereits durch Rundschreiben vom 4. Oktober 1900 näheren Aufschluß erteilt. In dessen Ergänzung geben wir nachstehend nur noch eine Zusammenstellung, aus welcher die Verschiedenheit der einzelnen Renten, je nachdem deren Berechnung unter Zugrundelegung der Bestimmungen des alten oder des neuen Gesetzes sowie der verschiedenen in den Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 22. Dezember 1887, 22. August 1899 und 22. Dezember 1900 festgesetzten Durchschnittsheuern zu erfolgen hat, des näheren erhellt:

(Siehe die Tabellen S. 125 und 126.)

Soweit der Bericht der Seeberufsgenossenschaft.

Die Beschaffung des Ersatzes an Bemannungspersonal der Seeschiffe ist eine Frage von großer Tragweite, zumal der Bedarf der Kriegsmarine hierbei eine sehr große Rolle spielt. Hierbei ist dreierlei zu unterscheiden:

Klasse	Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen.	Monatliche Heuer nach der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom			Monatliche Renten für völlige Erwerbsunfähigkeit auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1887. Bekanntmachung vom		Monatliche Renten für völlige Erwerbsunfähigkeit auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900. Bekanntmachung vom		
		22./12. 1887	22./8. 1899	22./12. 1900	22./12. 1887	22./8. 1899	22./12. 1887	22./8. 1899	22./12. 1900
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
I a	Schiffer	300,—	335,—	335,—	81,50	81,50	111,15	111,15	111,15
I b	"	160,—	180,—	200,—	74,15	77,80	91,85	96 35	100,80
I c	"	120,—	135,—	135,—	67,45	70,30	83,70	87,20	87,60
I d	"	80,—	90,—	90,—	49,—	55,—	59,90	67,25	68,45
II a	Steuerleute	160,—	180,—	190,—	74,15	77,80	91,85	96,35	98,80
II b	"	120,—	135,—	128,—	67,45	70,30	83,70	87,20	86,15
II c	"	90,—	100,—	100,—	54,—	60,—	66,—	73,35	74,60
II d	"	70,—	80,—	80,—	44,—	50,—	53,80	61,15	62,35
III a	Maschinisten	300,—	335,—	335,—	81,50	81,50	111,15	111,15	111,15
III b	"	160,—	180,—	200,—	74,15	77,80	91,85	96,35	100,80
III c	"	100,—	110,—	132,—	59,—	65,—	72,15	79,45	86,95
III d	"	80,—	90,—	106,—	49,—	55,—	59,90	67,25	78,25
IV	Bootsleute, Köche mittl. Ordnung 2c.	65,—	70,—	72,—	41,50	45,—	50,75	55,—	57,45
V	Heizer	50,—	55,—	62,—	34,—	37,50	41,60	45,85	51,35
VI	Matrosen, Segelmacher 2c.	45,—	50,—	55,—	31,50	35,—	38,50	42,80	47,10
VII	Kohlenzieher, Trimmer	40,—	45,—	54,—	29,—	32,50	35,45	39,75	46,45
VIII	Leichtmatrosen 2c.	30,—	34,—	32,—	24,—	27,—	29,35	33,—	33,—
IX	Schiffsjungen	15,—	17,—	16,—	16,50	18,50	20,20	22,65	23,25

Klasse	Bezeichnung der zur Schiffsbesatzung gehörenden Personen.	Monatliche Heuer nach der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom			Monatliche Renten auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1887. Bekanntmachung vom				Monatliche Renten auf Grund des See-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900. Bekanntmachung vom					
		22./12. 1887	22./8. 1899	22./12. 1900	22./12. 1887		22./8. 1899		22./12. 1887		22./8. 1899		22./12. 1900	
					Witwe	Kind	Witwe	Kind	Witwe	Kind	Witwe	Kind	Witwe	Kind
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Ia	Schiffer	300,—	335,—	335,—	24,45	18,35	24,45	18,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35
Ib	"	160,—	180,—	200,—	21,35	16,—	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	30,25	30,25
Ic	"	120,—	135,—	135,—	18,—	13,50	20,10	15,10	25,10	25,10	26,15	26,15	26,30	26,30
Id	"	80,—	90,—	90,—	12,—	9,—	13,50	10,15	18,—	18,—	20,20	20,20	20,55	20,55
IIa	Steuerleute	160,—	180,—	190,—	21,35	16,—	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	29,65	29,65
IIb	"	120,—	135,—	128,—	18,—	13,50	20,10	15,10	25,10	25,10	26,15	26,15	25,85	25,85
IIc	"	90,—	100,—	100,—	13,50	10,15	15,—	11,25	19,80	19,80	22,—	22,—	22,40	22,40
IId	"	70,—	80,—	80,—	10,50	7,90	12,—	9,—	16,15	16,15	18,35	18,35	18,70	18,70
IIIa	Maschinisten	300,—	335,—	335,—	24,45	18,35	24,45	18,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35	33,35
IIIb	"	160,—	180,—	200,—	21,35	16,—	22,35	16,75	27,55	27,55	28,90	28,90	30,25	30,25
IIIc	"	100,—	110,—	132,—	15,—	11,25	16,50	12,40	21,65	21,65	23,85	23,85	26,10	26,10
IIId	"	80,—	90,—	106,—	12,—	9,—	13,50	10,15	18,—	18,—	20,20	20,20	23,50	23,50
IV	Bootsleute, Köche mittlerer Ordnung ꝛc.	65,—	70,—	72,—	9,75	7,35	10,50	7,90	15,25	15,25	16,50	16,50	17,25	17,25
V	Heizer	50,—	55,—	62,—	7,50	5,65	8,25	6,20	12,50	12,50	13,75	13,75	15,40	15,40
VI	Matrosen, Segelmacher ꝛc.	45,—	50,—	55,—	6,75	5,10	7,50	5,65	11,55	11,55	12,85	12,85	14,15	14,15
VII	Kohlenzieher, Trimmer	40,—	45,—	54,—	6,—	4,50	6,75	5,10	10,65	10,65	11,95	11,95	13,95	13,95
VIII	Leichtmatrosen ꝛc.	30,—	34,—	32,—	4,50	3,40	5,10	3,85	8,80	8,80	9,90	9,90	9,90	9,90
IX	Schiffsjungen	15,—	17,—	16,—	2,25	1,70	2,55	1,95	6,05	6,05	6,80	6,80	7,—	7,—

1. Der Ersatz an Seeoffizieren.

2. Der Ersatz an nautisch gebildetem Unterpersonal (Matrosen, Zimmerleuten, Segelmachern u. s. w.).

3. Der Ersatz an nicht nautisch gebildetem Personal (Maschinisten, Heizern, Kohlenziehern, Aufwärtern, Ärzten).

Hier können darüber nur einige Hauptpunkte berührt werden. Die Beschaffung des Nachwuchses an Seeoffizieren bereitet meines Wissens keine großen Schwierigkeiten. Die Laufbahn des Dampferkapitäns ist eine so günstige, daß sie viele junge, tüchtige Elemente anzieht. Die Vorbildung zum Matrosen auf Segelschiffen, dann auf den Navigationsschulen und endlich der Steuermannsdienst auf Segelschiffen, der auch dem Dampferkapitän eine notwendige Vorbedingung ist, hat auch für Segelschiffe das Gute, ihnen tüchtigstes Personal zu liefern, trotzdem sie selbst weniger günstige Aussichten bereiten können. Die großen Gesellschaften eröffnen die beste Karriere, zahlen etwas höhere Gage und suchen sich daher das beste Personal aus.

Die Maschinisten haben keine Aussicht auf Kapitänsstellungen und haben daher ein besseres Einkommen als die Nautiker, abgesehen von den am Gewinn beteiligten Kapitänen. Sie sind Techniker und stehen wesentlich auf dem Bildungsniveau und daher auch dem Einkommensstande der Maschinentechniker am Lande. Zu specieller Ausbildung von Seemaschinisten haben die technischen Lehranstalten in den Seestädten wohl besondere Kurse eingeführt.

Das Unterpersonal an Untermaschinisten und Heizern ist für den Seedienst unerheblich vorgebildet und kann daher ziemlich leicht aus den am Lande vorgefundenen entsprechenden Leuten ergänzt werden. Noch leichter ist das bei den Heizern und vollends den Kohlenziehern der Fall. Diese waren lange Zeit hindurch auf einer sehr niedrigen Stufe des Arbeiterstandes. Und oft genug ergriffen verkrachte Existenzen auch aus höheren Ständen ein Engagement als Kohlenzieher auf einem Dampfer als letztes Rettungsmittel, um aus der alten Welt nach Amerika zu kommen. Daß unter solchen Leuten ein hoher Prozentsatz von Desperados, Trunksüchtigen, Deliranten vorkommen mußte, liegt auf der Hand. Der plötzliche stramme Dienst in den heißen Maschinenräumen mußte manchen zum Selbstmord, zum raschen Sprung in die kühle Flut veranlassen. Ebenso spielen Hitzschlag und Herzschlag bei ihnen eine große Rolle. Die Einzeluntersuchung wird ermitteln, in wie weit sich diese Verhältnisse dadurch gebessert haben, daß die großen Reedereien derartige Ele-

mente garnicht mehr anheuern, sondern nach ständigem, widerstandsfähigerem Personal fahnden.

Auch das Aufwärterpersonal rekrutiert sich aus den am Lande vorhandenen, nicht für den Seedienst fachmännisch vorgebildeten Kräften. Hervorzuheben ist, daß im Passagierdienst auf ein Stewardcorps geachtet wird, das einfache Orchestermusik ausführen kann.

Der ganze Schwerpunkt liegt im seemännischen Unterpersonal, da dieses einer ausgesprochen fachmännischen Vorbildung bedarf. Wir sahen im vorhergehenden Kapitel, daß bei den deutschen Seglern 1871 die Besatzung 34 739 Mann betrug, 1900 nur noch 13 845. Mit verschwindenden Ausnahmen sind dies sämtlich fachmännisch ausgebildete Seeleute gewesen. 21 000 Mann hat die Segelflotte verloren. In derselben Zeit ist die Dampferflotte von 4736 auf 31 027 Mann, also um 26 300 gewachsen. Unter diesen sind jedoch sehr viele Nichtnautiker. Könnte man — was indes zweifelhaft ist — die auf Seite 113 mitgeteilten Anmusterungen als maßgebend ansehen, so wären etwa zwei Drittel des Dampferpersonals nicht fachmännisch gebildet. Danach hätte die Dampferflotte heute nur 10—11 000 eigentliche Seeleute. Das Verhältnis hätte sich also etwa folgender Art gewandelt:

	Segelschiffsbesatzung	Dampfschiffsbesatzung Nautiker	Nichtnautiker
1871	34 739	ca. 3000	ca. 1736
1900	13 845	„ 10—11 000	„ 20—21 000.

Ich wiederhole, daß die Rechnung unsicher ist. Immerhin kann man die Abnahme der Zahl der fachmännisch gebildeten Seeleute nicht bestreiten. Ein Rückgang derselben um etwa 10 000 Mann ist sehr bedeutungsvoll. — Wieviel Deutsche auf fremden, vor allem englischen Schiffen in Dienst stehen, ist unbekannt. Da aber das Hamburger Seemannsamt im Jahre 1900 2333 deutschen Seeleuten Erlaubnis zur Anmusterung auf fremden Schiffen erteilte, so kann ihre Zahl nicht klein sein.

Über heutige Besatzungsverhältnisse bei großen Dampfern machen die unter der Ägide der Hamburg-Amerika-Linie stehenden „Hamburger Beiträge“ vom 5. Juni 1901 folgende zweifellos auf authentischen Informationen beruhende Mitteilungen:

„Sehen wir uns das größte der deutschen Schiffe an, den Hamburger Schnelldampfer „Deutschland“, der in seinen Kajüten bis nahezu 800, im Zwischendeck gegen 300 Reisende über den Ozean befördert, außerdem eine umfangreiche Post und kleine Mengen hochwertiger Güter.

Er hat eine Besatzung von nicht weniger als 547 Mann. Dem Kapitän stehen 6 Schiffsoffiziere (ein I., drei II., ein III. und ein IV. Offizier) zur Seite und jeder Kapitän hat als IV. Offizier anfangen und die ganze Laufbahn, Stufe um Stufe aufrückend, praktisch durchmachen müssen. Ein Zahlmeister mit einem Assistenten und ein Verwalter führen die Verwaltung. Eigentliche Seeleute finden wir in verhältnismäßig bescheidener Zahl: 2 Bootsleute, 6 Quartermeister, 22 Vollmatrosen, 12 Leichtmatrosen, 6 Schiffsjungen. Nicht viel geringer an Zahl sind die Verpflegungsbeamten: 1 Oberkoch, 2 erste und 7 zweite Köche, 2 Dampfköche, 3 Konditoren, 4 Bäcker, 3 Schlachter, 16 Kochmaate, 16 Aufwäscher. Der Bedienung der Reisenden widmen sich unter Leitung von 3 Oberstewards, 1 Gepäckmeister und 3 Assistenten der Oberstewards, 123 Stewards, 4 Badestewards, 5 Pantrystewards, 10 Stewardessen und 4 Zwischendeckstewards; 7 besondere Telegraphenstewards erfordert der überallhin sich erstreckende komplizierte Ruf- und Signalapparat an Bord und 12 Musiker bilden die Schiffskapelle. Von Handwerkern sind weiterhin 1 Klempner, 1 Tischler, 2 Zimmerleute, 3 Küper, 3 Barbiere, und 1 Drucker auf dem Schiff thätig. Für das Wohlergehen des großen Gemeinwesens wichtig ist der Arzt, der zu den Schiffsoffizieren zählt und dem ein Arztgehilfe beigegeben ist. Im ganzen sind das 295 Personen.

„Ihnen steht als geschlossene Schar von 252 Mann das Maschinenpersonal gegenüber, das die stärksten Schiffsmaschinen der Welt, die mit 35600 Pferdekräften arbeiten, so zu bewachen und zu bedienen hat, daß sie das mächtige Schiff sicher und ruhig mehr als 23 Seemeilen in der Stunde vorwärts treiben. Wir verzeichnen 1 Ingenieur, 1 Obermaschinisten, 1 ersten, 3 zweite, 7 dritte, 5 vierte Maschinisten, 4 Elektriker, 12 Assistenten, 12 Oberheizer, 2 Materialverwalter, 18 Schmierer, 84 Heizer, 96 Trimmer (Kohlenzieher), 6 Jungen.

„Das Bild der Bemannung ändert sich sofort, wenn wir anstatt eines Schnelldampfers ein Schiff nehmen, bei dem die Ladung die Hauptsache ist, das langsamer fährt und erheblich kleinere Maschinen hat, unter dessen Reisenden die Zwischendecker überwiegen, die bei Verteilung ihres einfachen Essens und bei Ordnung ihres Wohnraumes selbst mit zugreifen. Der Postdampfer „Graf Waldersee" der Hamburg-Amerika-Linie ist einer der vier großen P-Dampfer der Linie, eines der geräumigsten Frachtschiffe Deutschlands; er nimmt 140000 D.-C. Schwergut, außerdem 400 Reisende in den Kajüten und, wenn nötig, 2000 im Zwischendeck mit. Er hat 218 Mann Besatzung: 1 Kapitän, 5 Offiziere, 2 Ärzte, 1 Arztgehilfen, 2 Zahlmeister, 1 Barbier, 1 Küper, 2 Zimmerleute,

2 Bootsleute, 4 Quartermeister, 22 Matrosen, 3 Jungen, 19 Mann an den Kochtöpfen, 7 Aufwäscher, 89 Oberstewards, Stewards und Stewardessen, 8 Musiker, 12 Maschinisten und Assistenten und 37 Mann genügen hier für Bedienung der Maschine von 5500 Pferdekräften.

„Zu den größten deutschen Schiffen gehören auch die großen ostasiatischen Postdampfer, deren neuester, die „Kiautschou" der Hamburg-Amerika-Linie, 259 Mann Besatzung hat. Sie trägt 10 000 Tonnen Schwergut, beherbergt etwa 430 Passagiere I. und II. Klasse und bis 830 Reisende in III. Klasse und im Zwischendeck. Ihre Maschine arbeitet mit 9000 Pferdekräften. Ihre Besatzung setzt sich ungefähr ebenso zusammen wie beim „Graf Waldersee", nur finden wir mit Rücksicht auf die lange Fahrt in den Tropen als Heizer und Trimmer 57 Chinesen, die unter 3 chinesischen Oberheizern arbeiten und 2 Köche und 2 Jungen für sich haben. Eine Waschanstalt mit 6 chinesischen Waschleuten ist auf der langen Fahrt den Reisenden und Offizieren eine angenehme Beigabe."

Die Kriegsmarine ist in einer anderen Lage als die Handelsflotte. Sie kann die dienstpflichtigen Mannschaften einreihen und fachmännisch möglichst ausbilden. In zwei Jahren macht sie indes aus zwanzigjährigen Leuten keine Matrosen und daher ist auch sie stets von einem Mangel an seemännischem Personal bedroht. Es sind daher seit längerer Zeit mancherlei Maßnahmen getroffen, um dem seemännischen Beruf einen höheren Reiz zu gewähren. Schon vor mehr als zwanzig Jahren hat das Reich der Heringsfischerei in Emden eine Unterstützung zugewandt und man hat sogar die Freude gehabt, daß diese Unternehmung recht gut rentabel wurde. Mehr indirekt befördert, hauptsächlich aber aus eigener Kraft emporgekommen sind die Hochseefischereien der Elbe und Weser.

Das ganze wichtige Gebiet der Seefischerei wird im Zusammenhange mit den Erhebungen des Vereins für Socialpolitik über die Lage der Seeleute von berufenster Seite eine eingehende Darstellung finden. Hier kann nur in aller Kürze die Lücke ausgefüllt werden, die in dieser Skizze entstände, wenn die Seefischerei unberücksichtigt bliebe. Die einst blühende Heringsfischerei war für Deutschland ganz erloschen. 1814 ging der letzte Ember Betrieb ein. 1872 wurde ein neuer Versuch gemacht, sie wieder ins Leben zu rufen, und zwar als Aktiengesellschaft. Diese hatte erst mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen und wäre ohne mehrmalige Unterstützung durch den preußischen Staat zu Grunde gegangen. Sie kam aber zu Gedeihen. Jetzt giebt es in Emden, das

durchaus an der Spitze der deutschen Heringsfischerei steht, 65 Hochseefahrzeuge. Das erfolgreiche Vorgehen Emdens hatte zur Folge, daß sich auch in Elsfleth, Vegesack, Altona, Glückstadt Aktiengesellschaften der Heringsfischerei bildeten. 1898 wurde der gesamte Brutto-Erlös der deutschen Heringsfischerei auf 1723000 Mark angegeben. Diese wird bis jetzt noch ausschließlich mit Segelfahrzeugen (Loggern) betrieben. Erst ganz neuerdings kommen Heringsdampfer auf; Emden hat den Bau eines solchen in Auftrag gegeben. Der Hering wird gleich nach dem Fange gesalzen und in Fässer gepackt. Ein „Jager" holt den Loggern den Fang ab und bringt ihn nach Hause. Eben diese Thätigkeit fällt naturgemäß am ersten dem Dampfer zu.

Der Frischfischfang ist ein Betrieb völlig anderer Art. Er ist niemals ganz erloschen gewesen. Blankenese, Norderney, Helgoland, auch die kleineren Nordseeinseln haben mit ihren Schaluppen immerfort den Angelfang (Schellfisch, Kabeljau) und den Netzfang (Schollen, Steinbutt, Seezungen, auch Stör) betrieben. Ehe die Eisenbahnen den Fischereien mit Zulassung eines wohlfeilen, geordneten Eilbetriebes entgegenkamen, hatte der Frischfischfang nur in den nächsten Küstengegenden Absatz. Die erzielten Preise blieben niedrig, der Ausdehnung des Betriebes waren enge Grenzen gesetzt. Der Wert des jährlichen Fanges soll nicht über 250000 Mk. hinausgegangen sein. Das hat sich gründlich geändert, seitdem die Eisenbahnen durch höhere Rücksichten genötigt wurden, den Eilbetrieb aufzunehmen. Großartiger Verkehr mit dem Fang ist an der Weser- und Elbmündung entstanden. Vor allem seitdem das Problem der Dampffischerei gelöst ist. 1884 wurde der erste Fischdampfer in See gesandt, und zwar von Geestemünde. 1901 hatte Deutschland eine Fischdampferflotte von 130 Fahrzeugen. Diese sind ganz überwiegend an der Weser beheimatet. Nach dem Seefischerei-Almanach für 1902 lautet das Verzeichnis der Heimathäfen von 133 Fischdampfern, alphabetisch geordnet:

Altona	11	Geestemünde	38
Blankenese	2	Hamburg	8
Bremen	28	Memel	4
Bremerhaven	39	Rostock	1
Cranz a. d. Elbe	4	Wilhelmshaven	6
Cuxhaven	1	Vegesack	1
Emden	1		

Gegen Großbritannien, das 1899 1074 Seefischdampfer besaß, ist die Zahl immer noch klein.

Der Erlös auf den öffentlichen Versteigerungen in Hamburg, Altona,

Geestemünde und Bremerhaven an Frischfischen betrug 1898 8,2 Mill. Mk., 1899 9,6 Mill. Mk. Der Gesamtwert des deutschen Nordseefischfanges wird auf mindestens 11½ Mill. Mk. geschätzt.

Die Hochseefischerei steht der ernsten Thatsache gegenüber, daß die Nordsee wegen übermäßigen Fischens bereits eine starke Abnahme ihres Fischreichtums fühlen läßt. Der Fischer muß immer entferntere Gründe aufsuchen. Die Dampfer gehen bereits bis nach der isländischen Küste und bringen von dort ihren Fang auf Eis nach der Weser- und Elbmündung. Darin liegt zum Teil ihre Überlegenheit gegenüber den Seglern, denn diese können solche Reisen nicht machen.

An der Ostsee ist keine Reform dieser Art eingetreten. Dort wird wenig Hochseefischerei, vorwiegend vielmehr Küstenfischerei betrieben, und zwar mit ganz beträchtlichem Personal.

Die amtliche Statistik des Deutschen Reichs verzeichnet für die Nordsee an Fischerei-Fahrzeugen:

	Segler	Dampfer	Zusammen Kubikmeter	Regelmäßige Besatzung Segler	Regelmäßige Besatzung Dampfer
1897	443	103	86 526	2227	1044
1898	446	117	94 888	2318	1185
1899	441	126	99 571	2337	1322

Der vom deutschen Seefischerei-Verein herausgegebene „Deutsche Seefischerei-Almanach für 1902" macht dagegen folgende Angaben für ganz Deutschland:

	Anzahl	Besatzung
Registrierte Segler	427	2593
" Segel-Fischhandelsfahrzeuge .	172	360
" Dampfer	130	1230
" Dampf-Fischhandelsfahrzeuge .	1	8
Zusammen	730	4191.

Außerdem waren an nicht registrierten See- und Küstenfahrzeugen vorhanden: 6 Dampfer mit 13 Mann Besatzung, 1150 gedeckte Fahrzeuge mit 2710 Mann, 973 halbgedeckte Segel-Fahrzeuge mit 2152 Mann und 15 220 offene Boote und Kähne mit 37 079 Mann, zusammen 17349 Fahrzeuge mit 41 954 Mann Besatzung.

In der Ostsee wurden verzeichnet:

	Fahrzeuge: gedeckte, halbgedeckte Segler, offene Boote und Kähne	Gesamtstärke der Besatzung
Ostpreußen	4 666	13 226
Westpreußen	1 633	3 572
Pommern:		
R.-B. Köslin	742	2 085
" Stettin	3 322	7 327
" Stralsund . . .	794	1 898
Schleswig-Holstein (Ostküste)	1 551	3 733
Mecklenburg-Schwerin . . .	521	818
Lübeck	141	422
Zusammen	13 365	33 181.

Der Wert des Fanges auf der Ostsee wird (wohl unvollständig) auf 7,7 Mill. Mk. jährlich angegeben.

Die Fischerbevölkerung mit rund 68 000 Mann ist also rund um die Hälfte stärker als die Besatzung der Handelsflotte.

Für die Seehandelsflotte kommen die Küstenfischer als Besatzungsmannschaften unmittelbar wohl nicht in Frage. Sie sind keine ausgebildeten Nautiker, wenn auch ihr Nachwuchs, der sozusagen auf dem Wasser groß wird, ein ganz hervorragendes Rekrutierungspersonal der Seehandelsflotte abgiebt. Die Küstenfischer sind auch wohl ganz überwiegend nur im Nebenberuf Fischer.

Die Berufszählung liefert Daten, die von denen der Vereine ganz enorm abweichen.

Fischerei auf offener See und an den Küsten:

	Erwerbthätige	Dienende im häuslichen Dienst	Angehörige	In der Fischerei als Nebenberuf
Selbständige	6 801	400	20 813	1321
Betriebsbeamte	12	2	43	2
Aufsichtspersonal . . .	38	2	115	1
Kaufmännisches Personal	11	1	5	1
Im Beruf thätige Familienangehörige . .	1 005	—	60	453
Gesellen 2c.	1 617	14	1 534	148
Andere Hilfspersonen .	660	7	551	154
	10 144	426	23 121	2080
	Zusammen 33 691			

Die Gesamtzahl der den Beruf der See- und Küstenfischerei ausübenden Personen beträgt nur 12 224, also wenig mehr als den sechsten Teil der von den Vereinen bezeichneten Zahl. Manche Vermutung zur Lösung dieses Widerspruchs liegt nahe, doch kann hier nicht darauf eingegangen werden.

Die Beschaffung der Mannschaften für den Schiffsdienst in Krieg und Frieden ist oft so schwierig gewesen, daß staatsseitig Maßregeln zu diesem Zwecke getroffen wurden. Ihre höchste und brutalste Ausbildung hatten sie wohl in England zur Zeit der napoleonischen Kriege, als man die Matrosen wie Verbrecher aufspürte und mit Gewalt an Bord brachte. Lange Zeit brachte England Waisenknaben einfach an Bord von Schulschiffen und bildete sie ungefragt zu Seeleuten heran. In deutschen Staaten (z. B. in Bremen) bestand bis in die siebziger Jahre für die Schiffe der Zwang, eine ihrer Größe entsprechende Zahl von Schiffsjungen mitzunehmen, falls sich solche anboten. Diese Gesetze erloschen. Da Reeder und Kapitäne wenig Neigung hatten, Schiffsjungen mitzunehmen, weil sie wenig leisten und viel Mühe und Kosten verursachen, so wurde der Nachwuchs an eigentlichen Seeleuten (Matrosen u. s. w.) immer spärlicher. Abhilfe wurde immer notwendiger.

Unter dem Protektorat des damaligen Erbgroßherzogs, jetzigen Großherzogs von Oldenburg bildete sich 1900 der Deutsche Schulschiffsverein. Durch 17 Stiftungen gelangte er in den Besitz von 270 500 Mk., ferner zählte er 12 lebenslängliche Mitglieder mit Beiträgen zu 3000 Mk., endlich eine ganze Anzahl Mitglieder mit Beiträgen zu 200 Mk. Der Verein ließ bei J. C. Tecklenborg in Geestemünde das dreimastige Fregattschiff „Großherzogin Elisabeth", ein Schiff von 1530 Tonnen, erbauen, das im Mai 1901 in Dienst gestellt wurde. Sein Zweck war ursprünglich die Ausbildung von Schiffsjungen zu Leichtmatrosen. Mit 14—15 Jahren treten diese ein. Sie haben 250 Mk. Beitrag und 120 Mk. Kleidergeld zu zahlen und werden dafür so weit gebracht, daß sie als Leichtmatrosen Stellung nehmen können. Offiziere heranzubilden war nicht Zweck dieses Schiffes, doch fanden sich so viel junge Leute für die Offizierslaufbahn ein, die auf dem Schulschiff des Nordd. Lloyd nicht mehr hatten angenommen werden können, daß der Verein 32 von ihnen neben 118 als ersten Jahrgang der für die Matrosenlaufbahn bestimmten Schiffsjungen Aufnahme gewährte. Mit diesen und seiner eigentlichen Besatzung, worunter auch ein Arzt nicht fehlt, hat die „Großherzogin Elisabeth" Ende Mai 1901 von Elsfleth nach Swinemünde ihre erste Reise angetreten. Auf See finden die Schiffsjungen ihren Unterricht im praktischen Dienst durch die Offiziere und Matrosen.

Etwa ein Jahr früher setzte der Norddeutsche Lloyd ein eigenes Schulschiff in Betrieb, die angekaufte Bark „Albert Rickmers“, die nach erfolgtem Umbau den Namen „Herzogin Sophie Charlotte“ erhielt. Der Zweck dieses Schiffes ist gerade die Heranziehung von jungen Leuten zum späteren Dienst als Schiffsoffiziere. Daher wird nur eine verhältnismäßig kleine Zahl von Kadetten angenommen (45) und von diesen das Zeugnis zum einjährig-freiwilligen Dienst als Vorbedingung verlangt. Auch erhalten die jungen Leute durch einen an Bord befindlichen Navigationslehrer die praktische und theoretische Ausbildung, die ihrer Zukunft entspricht. Späterer Besuch auf einer Navigationsschule vollendet ihre Ausbildung zum Seeoffizier. Am 21. Mai 1900 hat das Schiff seine erste Reise um die Welt angetreten. Nach Jahresfrist soll ein zweites gleich starkes Kadettenkontingent eingestellt werden; ebenso nach Ablauf des zweiten Jahres. Am Ende des dritten Jahres hat der erste Jahrgang seine praktische und theoretische Vorbildung auf dem Schulschiff vollendet und die Zöglinge dieses Jahrgangs versehen dann ein Jahr lang an Bord eines Lloyddampfers den Dienst als Unter- bezw. Hilfsoffizier. Nach mehrmonatigem Besuch der Navigationsschule erhalten sie Anstellung als vierte Offiziere beim Lloyd.

Schon jetzt hat der Lloyd ein zweites, sehr großes Schulschiff bei der Rickmersschen Werft in Bremerhaven in Bau gegeben, das 4400 Tonnen messen soll.

In der karitativen Seite der Fürsorge für die Schiffahrt steht an erster Stelle die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Von jeher haben die Leiden Schiffbrüchiger, die zahlreichen Fälle ihres Unterganges und Todes die Gemüter lebhaft erregt, nicht nur der unmittelbar beteiligten, sondern auch weiterer Kreise. Von der Odyssee bis zur zeitgenössischen Dichtung und Beschreibung haben sie ein Publikum gefunden, das gespannten Ohres und teilnehmenden Herzens lauschte. Die Litteratur dieser Art hat das Mitgefühl auch des fernsten Binnenländers wachgerufen. Passagiere haben durch ihre Erzählungen die Unmittelbarkeit der Empfindungen gesteigert und die Hilfsbereitschaft gehoben. In alten Zeiten war dem Küstenbewohner das antreibende Strandgut ein willkommener Zuwachs zum Einkommen. An einzelnen Orten betete gar der Prediger regelmäßig am Sonntag in der Kirche: „und gieb uns einen gesegneten Strand“, d. h. laß viele Schiffe an unserem Strande untergehen! Anderwärts trieb man es noch ärger. In stürmischen Nächten löschte man die richtigen Leuchtfeuer aus und zündete solche an falscher Stelle an, um Schiffe auf den Strand zu locken.

Das ist völlig ins Gegenteil umgeschlagen. Die Küstenbevölkerung beteiligt sich mit Hingebung, ja mit rührender Gefährdung des eigenen Lebens, an dem Rettungswerk. 1866 ist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen gegründet worden und seitdem ist hier immer ihr Sitz geblieben. Ihr Werk gilt nicht allein den deutschen Schiffen, sondern allen, die im Bereich unserer Küsten Not leiden. Über unsere Küsten hinaus kann sie ihre Thätigkeit nicht ausdehnen. Dafür treffen deutsche Schiffe an den Küsten vieler civilisierter Länder gleiche Vorkehrungen zur Rettung Schiffbrüchiger: ein wahres System internationaler Brüderlichkeit hat sich hier herausgebildet. Diese Internationalität zeigt sich in der warmen Unterstützung, die der Franzose Herr Emile Robin der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger widmet. Der letzte Jahresbericht für 1900/1901 sagt darüber: „Wiederum hat Herr Emile Robin sein warmes Interesse für unsere Gesellschaft durch eine neue Stiftung bethätigt. Nachdem er uns schon seit einer Reihe von Jahren ein Weihnachtsgeschenk von 200 Mk. für Hinterbliebene von im Rettungsdienst verunglückten Rettungsleuten überwiesen hatte, soll die neunte Emile Robinstiftung, die unser Ehrenmitglied im Dezember 1900 aussetzte, jenes Weihnachtsgeschenk dauernd sichern, indem von den Aufkünften des Stiftungskapitals von 6000 Mk. jährlich zu Weihnachten 200 Mk. an Bootsleute oder Frauen von Bootsleuten, die krank oder gebrechlich oder in Not sind, nach dem Ermessen des Vorstandes verteilt werden sollen.

Der Vorstand hat auch diese Stiftung mit herzlichem Dank an den Stifter angenommen."

Weiter entnehme ich dem Jahresbericht: „Die Zahl unserer Rettungsstationen beträgt 120 gegen 116 im Vorjahre. Davon befinden sich 76 an der Ostsee und 44 an der Nordsee. 54 sind Doppelstationen, ausgerüstet mit Boot und Raketenapparat; 50 Boots- und 16 Raketenstationen. Die neu errichteten Stationen sind die Doppelstationen Heiligenhaven im östlichen Holstein und Heiligendamm in Mecklenburg und die Bootsstationen Thiessow-West auf Rügen und Ruden auf der gleichnamigen südlich Rügen belegenen kleinen Insel.

„Unsere Gesamteinnahme belief sich auf 295 671,30 Mk. gegen 316 469,28 Mk. in 1899/1900. Die Jahresbeiträge betrugen von 53 490 Mitgliedern 150 006,53 Mk. gegen 151 383,70 Mk. von 53 896 Mitgliedern in 1899/1900. Die außerordentlichen Beiträge betrugen 68 348,30 Mk. gegen 102 353,37 Mk. in 1899/1900. Davon lieferten die Sammelschiffchen 22 290,01 Mk. gegen 23 583,09 Mk. in 1899/1900.

Die Gesamtausgabe belief sich auf 266370,25 Mk. gegen 213629,37 Mk. in 1899/1900.

„Der nach dem Beschlusse des Gesellschaftsausschusses im Jahre 1897 gebildete Unterstützungsfonds betrug am 31. März 112195,25 Mk. Im Berichtsjahre sind aus diesem Fonds an sechs Vorleute, zwölf Bootsmänner und zwölf Witwen Unterstützungen von zusammen 3650 Mk. gezahlt worden."

An Stiftungsgeldern fielen der Gesellschaft im Jahre 1900/1901 36845 Mk. zu gegen 65230 Mk. im Vorjahre.

Dem vorigen Jahresbericht entnehme ich noch folgendes: „Nach den dem Vorstande seit dem Bestehen der Deutschen Gesellschaft (bis einschließlich 1898) zur Rettung Schiffbrüchiger zugegangenen Meldungen über Seeunfälle, sind an den deutschen Küsten 2434 Schiffe mit 13287 Personen verunglückt. Von diesen gefährdeten Personen sind nachweislich gerettet 12187, nachweislich umgekommen 1100. Es wurden gerettet durch Selbsthilfe 4817, durch Hilfe seitens anderer Schiffe 2629, durch Privathilfe vom Lande 2024 und durch Rettungsstationen unserer Gesellschaft 2717 Personen, davon 2314 durch Rettungsboote und 403 durch Raketenapparate. Infolge der Witterungsverhältnisse ist die Zahl der in den einzelnen Jahren in Seenot geratenen Schiffe und Personen naturgemäß eine sehr verschiedene. Die höchste Zahl zeigt das Jahr 1872 mit 129 Schiffen und 793 Personen, die niedrigste das Jahr 1886 mit 28 Schiffen und 148 Personen. Die größte Zahl der durch Rettungsstationen der Gesellschaft Geretteten zeigt das Jahr 1899/1900 mit 207 Personen, die kleinste das Jahr 1886 mit 10 Personen. Im Durchschnitt sind seit dem Bestehen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger jährlich durch Schiffbrüche an den deutschen Küsten 391 Personen in Seenot geraten; davon sind durchschnittlich gerettet 358, umgekommen 32 Personen. Von den geretteten Personen wurden durchschnittlich 142 durch Selbsthilfe, 77 durch Hilfe seitens anderer Schiffe, 60 durch Privathilfe vom Lande und 80 durch Rettungsstationen unserer Gesellschaft gerettet. — Unter den 2434 verunglückten Schiffen befanden sich 1576 deutsche, 253 englische, 208 schwedische und norwegische, 159 niederländische, 106 dänische, 63 russische, 18 französische, 7 amerikanische, 5 spanische und portugiesische, 3 italienische, 1 österreichisches und 1 griechisches Schiff, während die Nationalität von 34 Schiffen nicht hat ermittelt werden können. Der Klasse nach verunglückten 938 Seeschiffe, 155 Dampfschiffe und 1341 Küstenfahrer. Von diesen Schiffen verunglückten in der Nordsee: 554 zwischen Ems und Weser, 234 zwischen

Weser und Elbe, 524 vor der Elbe und an der schleswig-holsteinischen Küste; in der Ostsee: 186 an der schleswig-holsteinischen Küste, 72 an der Küste von Mecklenburg, 311 an der Küste des Regierungsbezirks Stralsund, 263 an den Küsten der Regierungsbezirke Stettin und Köslin, 135 an der Küste des Regierungsbezirks Danzig und 155 an der Küste des Regierungsbezirks Königsberg."

Im Rechnungsjahre 1900/1901 sind an deutschen Küsten 23 Schiffe mit 172 Personen verunglückt, von diesen 163 gerettet und 9 ums Leben gekommen. Von den Geretteten verdanken 100 der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ihr Leben. Die Gesamtzahl der durch sie geretteten Personen ist damit auf 2817 gestiegen.

Ein anderer Punkt der karitativen Fürsorge für die Seeleute, der der Weiterentwicklung dringend bedürftig ist, besteht in der Errichtung von Seemannsheimen in den Hafenstädten. In keinem Beruf konzentrieren sich die Versuchungen so stark wie für den Seemann bei der Ankunft im Hafen. Zuweilen hat er eine Reise von 4—6 Monaten hinter sich, ohne an Land gekommen zu sein, ohne einen Trunk frischen Wassers genossen zu haben. Salzfleisch, trocknes Gemüse und Dauerbrot waren seine Hauptnahrung; das Schiff wurde ihm immer mehr zum Gefängnis. Mit einem Mal ist er im Hafen und zwar mit einem Beutel voll Geld, der um so schwerer ist, je länger die Entbehrungen dauerten. Überall bieten sich ihm Veranlassungen zu Vergnügen, selbst zu rohen Ausschweifungen dar. In vollen Zügen genießt er die Freiheit und nur zu leicht beraubt ihn die Trunkenheit des Urteils. Kommt er mit der Bezahlung einer Reihe von Champagnerflaschen davon, die er in lockerer Gesellschaft getrunken haben soll, und die ihm der Kneipwirt am anderen Morgen nach ausgeschlafenem Rausch zeigt, so ist das schon schlimm. Schlimmer ist der daran, dem auch noch die ganze Barschaft geraubt ist. Natürlich verfällt nicht jeder Seemann solcher Versuchung. Die oben gekennzeichneten Seeleute aus dem Bauernstande waren auch in dieser Beziehung vortreffliche Elemente, vor allem wenn sie liebe Familienverhältnisse daheim hatten. Die Abkürzung der Reisen durch die Dampfer verringert die Gefahren. Wer alle 14 Tage eine solche Ankunft im Hafen erlebt, stumpft gegen die Reizungen ab. Dennoch bleibt viel zu thun übrig, wenn man dem Seemann in jedem Hafen ein redliches Wirtshaus, ein anständiges Unterkommen, einen geistigen Halt geben will.

Schon vor vielen Jahrzehnten hat man sich an verschiedenen Orten bemüht, dem Seemann derartiges zu verschaffen. „Seemannsheime" wurden namentlich von kirchlich stark empfindender Seite gegründet, auch wohl mit einer religiösen Tendenz. Ich kann nicht übersehen, wieviel

davon übrig geblieben ist. Zum Teil sind sie wieder eingegangen, weil solche Tendenz sich dem Besucher unangenehm bemerkbar machte. Auch war es wohl nicht immer leicht, die geeigneten Elemente als Hausväter und Hausmütter zu gewinnen. Mir ist ein Fall bekannt, daß die selbstlosen Unternehmer eines Seemannsheims im Zorn die Sache aufgaben, weil die Herbergsmutter des öfteren mit den Matrosen betrunken auf dem Gaststubensopha angetroffen war.

Nachdem man einige Jahrzehnte lang die Hände in den Schoß gelegt hatte, ist sie mit frischen Kräften wieder aufgenommen, sowohl in heimatlichen Häfen wie mit heimatlichen Kräften im Auslande; in letzterem Falle handelt es sich um deutsche Seemannsheime. Entsprechend dem stark gewachsenen Verkehr hat man weit größere Einrichtungen treffen müssen. Das Hauptaugenmerk ist darauf gerichtet worden, dem Seemann ein behagliches Heim zu schaffen, wo er ehrlich, anständig und wohlfeil behandelt wird. Völlereien können nicht geduldet werden, ebensowenig aber kann man Abstinenz oder auch nur „Temperenz" (im englischen Sinne) fördern wollen. Dagegen wird für Zeitungen und sonstige Lektüre nebst Gelegenheit zum Briefschreiben gesorgt.

Im Auslande sind mancherorten ähnliche Einrichtungen getroffen worden, teils generelle für alle in den betreffenden Häfen verkehrenden Seeleute, teils speciell deutsche für unsere Mannschaften. In England besteht seit 1884 die Deutsche evangelische Seemannsmission. Der Zweck ist laut § 2 des Statuts, die deutschen Seeleute in den britischen Häfen vor den ihnen drohenden Gefahren möglichst zu schützen und für ihr geistliches und leibliches Wohl in geeigneter Weise zu sorgen. Ihr Jahresbudget, dessen Einnahmen nur aus Gaben bestehen, bezifferte sich 1898/99 auf 810 Pfd. Sterl. Außerdem hatten fünf Stationen (Sunderland, Tyne-Distrikt, Tees-Distrikt, Humber-Distrikt, London Seemission und Seemannsheim) besondere Budgets, deren Einnahmen sich 1. aus Beiträgen vom Generalkomitee, 2. aus besonderen Gaben und 3. aus Kostgeldern von Seeleuten zusammensetzten. Außer den genannten Stationen wurden noch solche am Firth of Forth und in Cardiff unterstützt. Diese englische Seemannsmission vertritt specifisch kirchliche Zwecke.

Es handelt sich je nach der Größe des Hafens um Schöpfungen von großem Umfang. So sind z. B. in Hamburg 1899 an Besatzung von 8450 Dampfern nicht weniger als 185 792 Personen angekommen. Darunter sind natürlich 1. viele Ausländer an Bord ausländischer Schiffe, 2. viele Hamburger, die ihre Häuslichkeit im Ankunftshafen haben. Sodann sind 3. viele Personen zehn-, zwanzigmal gezählt, ja die Besatzung der Seebaddampfer in der Badesaison täglich. Trotzdem verrät die hohe

Zahl, daß man es mit einem sehr bedeutenden Verkehr zu thun hat, der eine umfassende Fürsorge erfordert. Auch ist zu bedenken, daß die Besatzung der Flußschiffe hinzukommt.

Mit Bemühungen, den heimgekommenen und abgemusterten Seemann zu veranlassen, seinen Verdienst sofort ganz oder zum größten Teil einer Einzahlungsstelle zu übergeben, die ihn nach seinen Anordnungen verzinst, einer Sparkasse übergiebt, oder in die Heimat sendet, hat man Erfolge erzielt, die von den Umfragenden im einzelnen zu schildern sein werden. Einige Gesellschaften nehmen dem Seemann auch in dieser Beziehung jegliche Mühe ab, um ihn im Besitze des erworbenen Lohnes zu erhalten und vor den Gefahren des Ankunftstages zu behüten.

Ältere Zwangskassen für Seeleute gab es verschiedenerwärts z. B. in Bremen seit 1854; hier beruhte sie wesentlich auf Beiträgen der Seeleute und geringen Zuschüssen der Reeder. Sie zahlte Ersatz für verlorene Effekten und gewährte für Erwerbsunfähigkeit wegen Alters oder Invalidität eine Rente, auch Hinterbliebene hatten Anspruch auf Rente. 1873 wurde (wenigstens in Bremen, wahrscheinlich wohl überall) die Seemannskasse geschlossen, weil die neue Reichs-Seemanns-Ordnung die Verhältnisse zwischen Reeder und Seeleuten umgestaltet hatte. Neue Mitglieder wurden nicht aufgenommen, die alten ihrer Beitragspflicht entbunden. Die Kasse wurde jedoch und wird noch heute weiter verwaltet zu Gunsten der bisherigen Mitglieder. Die Zinsen und das Kapital werden durch die Renten allmählich aufgezehrt.

Ein Unikum ist die seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in Bremen bestehende Stiftung „Haus Seefahrt" mit ihrer oft citierten Inschrift: „navigare necesse est, vivere non est necesse". Sie erstreckt sich nur auf Kapitäne und Steuerleute und ist eine freie Kasse mit beträchtlichem Vermögen und althistorischen Einrichtungen.

Zwischen der Aufhebung der alten auf Zwang beruhenden Seemannskassen und der neuen Socialgesetzgebung mit der Kasse der Seeberufsgenossenschaft entstand in gesetzlicher Beziehung ein Vakuum. Die Seeleute waren in dieser Zeit rein auf die Selbsthilfe angewiesen, haben aber wohl (mit Ausnahme von Kapitänen und Steuerleuten) sehr selten durch freiwillige Versicherung Fürsorge für sich und ihre Hinterbliebenen getroffen. Dann fingen die großen Gesellschaften an, eigene Kassen zu bilden, denen alle in ihren Diensten stehenden Seeleute beitreten mußten und die von den Gesellschaften durch regelmäßige wie durch außerordentliche Zuwendungen dotiert wurden. Der Nordd. Lloyd z. B. hat drei Kassen: die im Jahre 1873 gestiftete Seemannskasse, die seitdem 1 538 957 Mark für Pensionen, 576 132 Mk. für Krankenunterstützungen und

295 879 Mk. für eingebüßte Effekten ausbezahlt hat. Die Gesellschaft selbst hat 556 771 Mk. Zuschüsse dazu geleistet. Die zweite Kasse ist 1894 für Witwen und Waisen der Mitglieder der ersten gegründet: ihre Auszahlungen seitdem betrugen 126 692 Mk., der Beitrag der Gesellschaft 120 000 Mk., das Vermögen 375 350 Mk. Endlich besteht als dritte Kasse die Elisabeth Wiegand-Stiftung mit einem Vermögen von 200 000 Mk. ohne Mitgliederbeiträge.

Dagegen hat die kleinere Reederei, namentlich die Segelschiffsreederei wohl die Seeleute ganz und gar der Selbsthilfe überlassen, bis dann die Zwangsversicherung der neuen Socialgesetzgebung kam.

In Bezug auf die Versicherung seiner Effekten ist der Seemann gesetzlich auf sich selbst angewiesen. Die größeren Reedereigesellschaften haben wohl die Versicherung in die Hand genommen. Sie vergüten dem Manne für Effektenverlust eine bestimmte Summe, seinem Range entsprechend und erheben dafür eine kleine Prämie. Um die Aufhebung der letzteren wird gekämpft.

Das Vereinswesen unserer Zeit hat auch auf dem Gebiet des Seewesens viele Schößse getrieben. Der älteste ist wohl der Deutsche nautische Verein, der nur der Technik des Seewesens (dem Straßenrecht, der Befeuerung und Betonnung der Küsten, Fragen wie der Staatsaufsicht über den Schiffsbau und der Tiefladelinie, den guten und schlechten Erfahrungen mit technischen Einrichtungen u. s. w. u. s. w.) gewidmet ist. Die im Lohnverhältnis stehenden Leute haben sich zu ihren Vereinen, Fachvereinen und dergleichen zusammengeschlossen und mit den Reedern gekämpft, die alsdann sich auch ihrerseits zu Vereinen zusammengeschlossen haben. Ein wissenschaftlicher und als solcher sehr hochstehender Verein ist die Deutsche Schiffsbautechnische Gesellschaft, die 1899 nach dem Muster der britischen Institution of naval architects gebildet ist und mit dieser bereits mehrere Gesellschaftsbesuche ausgetauscht hat. Die hervorragenden Leistungen dieser wissenschaftlichen Behandlung des Schiffsbaues sind auch in England freimütig, ja mit Neid anerkannt.

Schiffahrt, Reederei und Schiffsbau bilden einen hochentwickelten, wichtigen Ast an dem weitverzweigten Baum des Wirtschaftslebens unserer Zeit. Das deutsche Volk hat seit einem halben Jahrhundert viel wieder nachgeholt von dem, was es während der Zeit seiner politischen Lethargie gerade in Bezug auf die See versäumt hatte. Möge ihm nun auch Einsicht und Kraft beschieden sein, um alle für seine Bethätigung zur See maßgebenden Verhältnisse gesund zu gestalten und gesund zu erhalten!

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIII.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

[illegible]ste Ab[illegible]g.

E. Fitger, Die w[illegible]he und [illegible] Entwicklung [illegible]hiffahrt von der Mi[illegible]. Jahr[illegible]is auf die Ge[illegible]

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Erster Band. Zweite Abteilung.

Acht Abhandlungen:

Entwicklung des Seehandels und seines Rechts
rof. Dr. Pappenheim). Die Verhältnisse in den Emshäfen
vigationslehrer Spillmann), in der Seefischerei von Geeste-
nde (Hafenmeister Duge), in Rostock und Wismar (Dr.
ns), in Stettin (Dr. Meister), in den west- und ost-
ußischen Häfen (Kapitän a. D. Döbler) sowie in England
nry W. Macrosty) und Frankreich (L. de Seilhac).



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIII.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Erster Band.

Erste Abteilung: E. Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart.

Zweite Abteilung: Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Acht Abhandlungen.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Anal.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Erster Band. Zweite Abteilung.

Acht Abhandlungen:

Entwicklung des Seehandels und seines Rechts (Prof. Dr. Pappenheim). Die Verhältnisse in den Emshäfen (Navigationslehrer Spillmann), in der Seefischerei von Geestemünde (Hafenmeister Duge), in Rostock und Wismar (Dr. Asmus), in Stettin (Dr. Meister), in den west- und ostpreußischen Häfen (Kapitän a. D. Döbler) sowie in England (Henry W. Macrosty) und Frankreich (L. de Seilhac).



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Vorbemerkung des Herausgebers.

Die Veröffentlichung der Untersuchungen des Vereins für Socialpolitik über „Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter“ hat vor Jahresfrist mit der Arbeit des Herrn Chefredakteurs E. Fitger-Bremen über „Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt“ (Schriften CIII. 1) begonnen. Zugleich waren in diesem Hefte der Plan der Enquete und der an die Mitarbeiter versandte Fragebogen mitgeteilt. Mit dem vorliegenden Bande (Schriften CIII. 2) erscheint nun eine Reihe von Beiträgen aus dem In- und Auslande, die die einzelnen Untersuchungsgebiete behandeln. Sie beziehen sich auf kleine und mittlere Häfen der deutschen Ost- und Nordseeküsten, sowie auf die Verhältnisse in England und Frankreich. An der Spitze des Bandes hätte als allgemeine Einleitung eigentlich die Abhandlung von Prof. Pappenheim-Kiel über „Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts“ gesetzt werden sollen. Aus technischen Gründen ist indessen für die Reihenfolge der Arbeiten lediglich der Termin des Einlaufs maßgebend gewesen.

Das Hauptstück der Untersuchungen über die Lage der deutschen Seemannsbevölkerung steht jetzt noch aus: Hamburg und sein Nachbargebiet, Bremen und die übrigen Weserhäfen, die Häfen der schleswig-holsteinischen Ostküste einschließlich Lübeck. Vom Auslande kommen dazu die Arbeiten über die Vereinigten Staaten von Amerika und über Norwegen, die beide bereits eingelaufen, in den vorliegenden Band aber noch nicht aufgenommen sind, da ihre Übersetzung noch einige Zeit erfordert. Endlich sind noch Beiträge über die Beziehungen zwischen seemännischer und ländlicher Bevölkerung, sowie über die neue, am 1. April d. Js. in Kraft tretende Seemannsordnung in Aussicht genommen; für die letztere Arbeit sollen die Ausführungsverordnungen des Bundesrats abgewartet werden. Der diese sämtlichen Arbeiten umfassende Schlußband der Enquete (Schriften CIV) wird hoffentlich Anfang Juli d. Js. ausgegeben werden können, so daß die ganze Publikation der Seemannsenquete geraume Zeit vor der im Herbst 1903 stattfindenden Generalversammlung des Vereins für Socialpolitik abgeschlossen der Öffentlichkeit vorliegen wird.

Berlin, 27. Januar 1902.

E. Francke.

Inhalt.

Die Seefischerei in Geestemünde.

Von

Hafenmeister Duge, Geestemünde.

Entwickelung und gegenwärtiger Stand.

Die Seefischerei wird von Geestemünde aus ausschließlich mit Dampfern betrieben. Der hier vorhandene größte deutsche Seefischmarkt erhält seine Zufuhren indes nicht allein von den Dampfern des eigenen Hafens, sondern es bringen sowohl deutsche als ausländische Dampfer und Segelfahrzeuge, gelegentlich ihre Fänge hier an. Der gesamte Verkehr von Fischerfahrzeugen, die von See mit Fischen beladen in den Hafen einliefen, betrug im Jahre 1901 an Dampfern 1832 und an Segelfahrzeugen 296.

Im Jahre 1884 erbaute F. Busse in Geestemünde den ersten deutschen Fischdampfer und stellte ihn in Betrieb. Hierdurch wurde die deutsche Hochseefischerei in ganz neue Bahnen gelenkt. Bisher nur von Segelfahrzeugen in der Nähe der Küsten betrieben, eröffnete sich die Aussicht auf räumliche Ausdehnung des Betriebes und nach nicht allzulanger Zeit folgte das Bedürfnis nach einer solchen Ausdehnung, denn die Zahl der Dampfer wuchs sehr bald an und die Gründe in der Küstennähe genügten den Anforderungen nicht mehr.

Nachdem die Möglichkeit, die Hochseefischerei mittelst Dampfer zu betreiben, erwiesen war, was zunächst selbst von vielen Fach- und Sachkundigen bezweifelt wurde, folgten vom Jahre 1887 ab die Neubauten von Fischdampfern sehr schnell aufeinander. Die Initiative zu der Entwickelung der Dampfhochseefischerei ist dem um die Seefischerei hochverdienten Präsidenten des deutschen Seefischereivereins, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Dr. Herwig, zu verdanken, der mit weitem Blicke und nachdem er selbst mit dem ersten deutschen Fischdampfer „Sagitta" eine Fisch- und Informationsreise gemacht hatte, erkannte, daß die Zukunft der Meeresausbeutung in der Dampffischerei liege. Diese seine Ansicht dokumentierte er vor den deutschen Seefischern und Seefischereiinteressenten dadurch, daß er dem zweiten Fischdampfer, der gebaut wurde, seinen Namen „Präsident Herwig" gab.

1*

Dieses Vorgehen beseitigte erst das Mißtrauen gegen das Unternehmen, welches in vielen Kreisen, die der Sache nahe standen, noch bestand, und die allgemeine Aufmerksamkeit lenkte sich auf den neuen Erwerbszweig. Vor allem wurde es möglich, das Kapital, das in den Hafenstädten nicht vorhanden war, zur Ausführung von Bauten auch vom Inlande heranzuziehen.

Zunächst bauten die Seefischgroßhändler auf eigene Rechnung oder mit wenigen Teilhabern Fischdampfer oder kauften solche aus England an, um sie für ihr Geschäft fahren zu lassen. Dann fanden sich Unternehmer, die auf Partenreederei bauten, ohne ein Fischgeschäft zu haben, und ihre Dampfer an die Fischgeschäfte vercharterten bezw. feste Abmachungen wegen der Abnahme des Fanges trafen. Weder im Fischgeschäft, noch in der Fischerei gab es indes die Möglichkeit zur Entfaltung der freien Konkurrenz. Zum Bau, sowie zur Charterung von Dampfern waren ziemlich bedeutende Mittel erforderlich. Junge Fischgeschäfte blieben abhängig von solchen, die Dampfer besaßen oder sie chartern konnten, und die Reeder konnten nur so viel Dampfer in den Betrieb stellen, als von den Fischgeschäften gewünscht wurden, da sie bei Eintritt von Überproduktion sich selbst schädigten.

Diese Verhältnisse wurden gebessert durch die Einführung der öffentlichen Versteigerung der angebrachten Fischware. Mit der Eröffnung der Auktionen trat unter Reederei und Fischhandel eine größere Unabhängigkeit als bisher ein, die Preise für die Fische richteten sich fortan nach Angebot und Nachfrage und auch denjenigen Fischhändlern, die selbst keine Dampfer besaßen, wurde es möglich gemacht, ebenso gut wie alle anderen jederzeit ihre Kunden zu versorgen. Hiermit war auch die Erweiterung des Seefischkonsums angebahnt, da sich die Zahl der Seefischhandlungen stetig vermehrte und jedes Geschäft neue Konsumenten heranzuziehen suchte. Dies wirkte zurück auf die Reederei, die zur Herbeischaffung der auf dem Markt verlangten Ware wiederum zu neuen Dampferbauten und Ankäufen schritt. Es konnte bei der nun folgenden schnellen Entwickelung des Hochseefischereibetriebes nicht unterbleiben, daß zu Zeiten die Zahl der Dampfer so groß wurde, daß eine Überproduktion stattfand, und wiederum Perioden folgten, in denen der Markt nicht genügend versorgt war. Immerhin aber blieb im Durchschnitt doch die Dampffischerei rentabel und die Vermehrung der Flotte dauert bis heute an. Die Art der Dampfer hat allerdings in der Neuzeit eine nicht unwesentliche Änderung erfahren. Der vermehrte Fischkonsum verlangte immer größere Massen und die nahe gelegenen Fischgründe lieferten immer geringere Resultate. So wurde es erforderlich, zur Erlangung guter Fänge von Zeit zu Zeit weiter in die Nordsee, in das Skagerack und endlich bis nach Island hinauszugehen, um reich bevölkerte Gründe zu suchen.

Diese wurden namentlich bei der letztgenannten Insel gefunden, doch bedingt die Befischung dieser Gründe längere Reisen und besonders starke und große Dampfer, so daß die Änderung des in der Nordsee gebräuchlichen Typs erforderlich geworden ist. Von den Dampfern von 350 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt ist man bis zu solchen von 580 Reg.-Tons fortgeschritten.

Die Entwickelung der Dampfhochseefischerei an der Unterweser nahm den in der nachstehenden Tabelle angegebenen Verlauf.

Es hatten in Betrieb:

Im Jahre:	Reedereien:	Fischdampfer:	Im Jahre:	Reedereien:	Fischdampfer:
1884	1	1	1893	15	43
1885	1	1	1894	16	47
1886	2	2	1895	18	62
1887	4	5	1896	21	72
1888	6	9	1897	24	81
1889	7	14	1898	24	96
1890	7	17	1899	25	101
1891	12	28	1900	25	105
1892	15	38	1901	21	99

Der Rückgang in der Zahl der Reedereien und Dampfer im Jahre 1901 ist durch Geschäftsaufgabe, Verluste und Dampferverkäufe nach auswärts hervorgerufen und soweit die Verminderung der Dampferzahl in Frage kommt, eine vorübergehende Erscheinung, der schon 1902 eine erhebliche Vermehrung folgen wird. Bei den Verkäufen handelte es sich namentlich um die Absetzung veralteter Schiffe.

Die Reedereien sind mit Ausnahme von zwei Aktiengesellschaften und einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung Partenreedereien. Als Aktienkapital sind in den Schiffen ca. 4 Millionen, als Gesellschaftskapital 500 000 und als Einzelkapital, aus Partenanteilen u. s. w. bestehend, 6 Millionen Mk. angelegt. Die Rentabilität der Reedereien und Gesellschaften ist eine sehr verschiedene gewesen, der Entwickelungsgang der Unternehmungen zeugt jedoch davon, daß sie im allgemeinen gut war. Über die Geschäftslage der Partenreedereien und besonders über ihren Verdienst während eines längeren Zeitraumes verläßliche Angaben zu machen, ist unmöglich, da sich dieses Geschäft ganz im internen Kreise der Mitreeder abspielt. Die Gesellschaften sind meist jüngeren Datums. Für Abschreibungen gilt allgemein als Norm, daß von dem Casco 5 %, von der Maschine $7^1/_2$ % und von den Kesseln 10 % abgeschrieben werden.

Die Mannschaft, Löhne und Arbeitszeiten.

Die Fischdampfer sind mit einer Besatzung von 10—11 Mann bemannt, wenn sie den Frischfischfang in der Nordsee betreiben. Werden die Fahrten bis nach Island ausgedehnt, so wird die Besatzung in der Regel um 1—2 Mann verstärkt. Die auf den Heringsfang ausgehenden Dampfer haben 18—20 Mann an Bord.

Das Deckpersonal besteht aus dem Kapitän, der im Besitz des Patents zum Schiffer auf kleiner Fahrt, das eventuell auf die Islandfahrt erweitert ist, sein muß, dem Steuermann oder Bestmann, der nur in der Islandfahrt die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt abgelegt zu haben braucht, einem Netzmacher, 3 Matrosen und dem Koch. Beim Heringsfang sind 6—8 Vollmatrosen, 2 Leichtmatrosen, 2 Reepschießer (ältere Jungen) und 2 Abholer (Jungen, die das erste Jahr fahren) an Bord. Das Maschinenpersonal besteht aus den 1. und 2. Maschinisten, die im Besitz des Patentes zum Maschinisten IV. Klasse sein müssen und 1 bezw. 2 Heizern.

Für die Fischdampfer betrugen im Kalenderjahre 1901 die Anmusterungen in Geestemünde:

1. an Matrosen 1002 einschließlich Leichtmatrosen und Jungen
2. Netzmachern 112
3. Heizern 405
4. Köchen 176

Die Bemannung der Seefischdampfer ist bei ihrer Entlöhnung mehr oder weniger an den Gewinn aus dem Fange beteiligt.

Während des Frischfischfanges erstreckt sich diese Gewinnbeteiligung auf den der Mannschaft zufließenden Erlös aus den gesammelten Fischlebern und schwankt je nach dem gefangenen Quantum und der Art der Fische, zwischen 10 und 40 Mark monatlich. Als feste Gage beziehen bei freier, sehr guter Verpflegung die Matrosen 70 Mk, die Netzmacher 80—85 Mk., die Köche 85—90 Mk. und die Heizer 75 Mk. monatlich. Außerdem werden Fangprämien bei Reisen gewährt, die in acht Tagen Dauer mehr als 2000 Mk. betragen. Diese Prämien erreichen 8—15 Mk. monatlich. Das Maschinenpersonal ist nur ausnahmsweise am Gewinn beteiligt, wenn es sich auch bei den Arbeiten an Deck betätigt, was in vielen Fällen abgelehnt wird, da ein gewisser Klassenstolz Arbeiten, die außerhalb des Gewerbes liegen, als entwürdigend anzusehen nötigt und nur hier und dort durch das Bestreben, Geld zu verdienen, übertroffen wird.

Bei der Heringsfischerei ist das Deckpersonal in weit höherem Maße als beim Frischfischfang auf den Gewinnanteil angewiesen. Es erhalten die

Matrosen einen festen Wochenlohn von 12 Mark und pro Tonne des Fanges handelsüblich gepackt 15 Pfennig, ältere Leichtmatrosen 9 Mark Wochenlohn und 12 Pfennig Tonnengeld, jüngere Leichtmatrosen 6,75 Mark Wochenlohn und 7½ Pfennig Tonnengeld, Reepschießer 4,50 Mk. Wochenlohn und 5 Pfennig, Abholer 3 Mk. Wochenlohn und 4 Pfennig Tonnengeld. Dann erhält die gesamte Bemannung für jede Reise, die 100 Tonnen und mehr bringt, ein sogenanntes Klimmgeld von 44,50 Mark und jeder Mann 1/16 Tonne Heringe. Wenn am Ende der Saison mehr als 800 Tonnen gefangen sind, so erhalten die Matrosen jeder 1/8, die Jungen je 1/16 Tonne Heringe außerdem.

In dem Heuervertrag ist der Passus aufgenommen, daß es jedem Manne freisteht, sich von der Richtigkeit der Abrechnung durch Einsicht in die Bücher zu überzeugen.

Die Lohnsätze und der Modus der Entlöhnung bestehen meistens seit zehn und mehr Jahren unverändert und gelten als Norm. Vereinbarungen unter den Reedereien in Bezug auf die Lohnhöhe bestehen nicht. Bei längerem Verbleiben eines Mannes an Bord werden häufig Zulagen von 5—10 Mark monatlich gezahlt, doch besteht für die Gewährung der Lohnerhöhungen eine feste Regel nicht; diese vereinbaren vielmehr Kapitän und Schiffsmann frei mit Zustimmung der Reederei. Uniformen oder Kleider werden allgemein nicht geliefert; wo dies ausnahmsweise geschieht, sind es Geschenke der Reederei, die nicht auf die Heuern angerechnet werden.

Das Angebot an Arbeitskräften ist meistens nicht sehr groß, nur selten kommen Überangebote vor. In der Regel kann daher von einer Auswahl nicht die Rede sein und tritt die Berücksichtigung der Tüchtigkeit des Einzelnen in den Hintergrund. Vorgezogen werden immer diejenigen Leute, die schon längere Zeit auf Fischdampfern gefahren haben, doch wird besonders seitens des Heuerbureaus der Seemannsmission danach gestrebt, auch unbefahrene Leute oder Seeleute, die noch nicht auf Fischdampfern gefahren haben, zu dreiviertel des Heuersatzes ihrer Charge, und wenn es Jungen sind, die auf den Frischfischfang wollen, zu 20—30 Mk. monatlich unterzubringen. Heizer sind auf den kleinen Schiffen nicht anzulernen, da jeder Mann in der Maschine notwendig seinen Funktionen vorstehen muß; wenn es trotzdem in einzelnen Fällen geschieht, so sind es besonders tüchtige und arbeitsame Maschinisten, die die Ausbildung und damit zunächst die Arbeit des Heizers zu übernehmen sich nicht scheuen, bezw. die dem Lehrling gezahlte Minderheuer für ihre Mühe erhalten. Die Seeleute auf den Fischdampfern können das ganze Jahr hindurch Beschäftigung finden. Die

Mehrzahl pflegt jedoch einige Monate auszusetzen, und bei der Heringsfischerei finden viele Leute Arbeitsgelegenheit, die nur für die Dauer des Sommers fahren und im Winter nach Hause gehen. Besonders gilt letzteres von den Holländern, mit denen die Heringsdampfer zum Teil besetzt werden. Die Leute verdienen im Sommer sehr gut, so daß ihre Tätigkeit während sieben Monaten genügt, um sie in ihrer Heimat das ganze Jahr zu ernähren. Das Jahreseinkommen eines regelmäßig fahrenden Matrosen beträgt beim Frischfischfang unter Hinzurechnung der Beköstigung, die gegenwärtig mit 1,20 Mk. pro Tag anzuschlagen ist, ca. 1200 Mk. Ein Netzmacher oder Koch verdient ca. 1400 und ein Heizer 1160 Mk. jährlich.

Von der Beteiligung an etwaigem Bergelohn ist die Mannschaft bisher durch Heuervertrag ausgeschlossen worden und es war dem Ermessen des Reeders anheim gegeben, ihnen ein Anteil zu gewähren. Die neue Seemannsordnung schließt derartige Abmachungen für die Zukunft aus und so muß der Mannschaft demnächst das ihr gesetzlich zustehende Viertel des Berge- oder Hilfslohns gezahlt werden.

Der Verdienst eines Mannes beim Heringsfang erreicht in sieben Monaten etwa dieselbe Höhe als in zehn Monaten beim Frischfischfang. Leute, die also das ganze Jahr fahren, und es liegt dies in ihrem Belieben, erreichen ein Einkommen von ca. 2000 Mk. Es ist nicht Sitte, Mannschaften im Hafen zu entlassen; nur wenn die Schiffe zu größeren Reparaturen längere Zeit auflegen, geschieht dies gewöhnlich mit dem entbehrlichen Teil der Deckmannschaft, doch wird auch hierbei meistens noch auf die Qualifikation der Leute Rücksicht genommen und Leute mit guter Führung bleiben an Bord oder werden beurlaubt.

Die Arbeitseinteilung und die Wachen unterscheiden sich während der Fischerei auf den Fischdampfern naturgemäß wesentlich von den auf reisenden Schiffen gebräuchlichen Usancen. Die Natur des ganzen Betriebes bedingt nach den Zufälligkeiten der Fangergebnisse, notwendig werdenden Reparaturen an den Geräten u. s. w. eine gewisse Unregelmäßigkeit in der Arbeit, die sich über den Tag und die Nacht erstreckt. Ist der Fang groß, so erfordert seine Verarbeitung eine längere Zeit als bei geringen Quantitäten. Fischt man auf unreinem steinigen Grund, der oft das Netz zerreißt, so sind zeitraubende Reparaturen nötig, die vermieden werden, wenn eine sandige Fläche ohne Hindernisse (Wracks, Anker u. s. w.) befischt wird. Nicht ohne Einfluß auf die Dauer der Arbeit ist auch das Wetter. Ruhige Witterung muß besonders im Winter oder in den Gewässern bei Island mit Eifer ausgenutzt werden, da ihr oft lange Perioden folgen, in denen man das Netz

nicht aussetzen kann und untätig treiben muß. Durch alle diese Umstände wird es sehr häufig unmöglich, Arbeit und Freizeit regelmäßig einzuteilen. Allgemein wird auf den Fischdampfern Wache um Wache gegangen, mit der Vergünstigung, daß diejenigen Leute der Wache, die nicht am Ruder oder auf dem Ausguck sind, unter Deck gehen können. Überhaupt werden der Mannschaft außer der Zeit des Fischens die nur irgend möglichen Freizeiten gewährt und sie tagelang zu keinem anderen als dem notwendigsten Reinigungs- und Postendienst herangezogen. Das Zweiwachensystem bleibt auch nach Möglichkeit während der Fischerei aufrecht erhalten. Bei der Grundschleppnetzfischerei sucht man Arbeiten, bei denen die ganze Mannschaft erforderlich ist, so zu legen, daß sie mit dem Anfang einer Wache zusammenfallen. Beim Heringsfang, der nur bei Nacht betrieben wird, herrscht in der Arbeitseinteilung eine bestimmte, jedoch ebenfalls durch manche Zufälligkeiten beeinflußte Regelmäßigkeit. Das Netz wird am Nachmittag ausgesetzt und um zwei Uhr nachts beginnt das Einholen. Auch hier ist die Dauer der Arbeitszeit durchaus abhängig von der gefangenen Fischmenge und den Witterungsverhältnissen.

Im Hafen werden auf den Dampfern allgemein die regulären Arbeitszeiten innegehalten. Als dringende Arbeit gilt das Löschen der frischen Fische, das meistens in den Nachtstunden von 1 Uhr nachts ab besorgt wird. Dafür erhält jedoch die Mannschaft am Tage eine entsprechende reichlich bemessene Freizeit. Besondere Vergütungen für Arbeiten außer der gewöhnlichen Arbeitszeit sind für das Deckpersonal mit Ausnahme des Kochs, der, wenn er sich an den Löscharbeiten beteiligt, 3—5 Mark pro Ladung erhält, nicht üblich.

Als dringende Sonntagsarbeit wird das zum Zwecke des Löschens erforderliche Verholen des Schiffes und an ganz einzelnen Tagen, z. B. dem Sonntag der Charwoche, die Löscharbeit selbst betrachtet. Allgemein wird auf den im Hafen liegenden Schiffen strenge Sonntagsruhe gehalten. Auf den mit Holländern besetzten Heringsdampfern ist selbst auf See die Sonntagsruhe gebräuchlich und man setzt das Netz nicht aus.

Aus alledem geht hervor, daß der Dienst auf den Fischdampfern zeitweilig ein außerordentlich schwerer sein kann, besonders in den Wintermonaten, wenn in den befischten Gewässern stürmische Witterung an der Tagesordnung ist. Anderseits sind die allerdings unregelmäßigen arbeitsfreien Zeiten länger und häufiger als auf anderen Schiffen, da immer das Bestreben obwaltet, die Mannschaft für eine Periode schwerer angestrengter Arbeit frisch und willig zu erhalten, bezw. sie nach Ableistung einer solchen

Arbeit durch Ruhe zu entschädigen. Ferner aber findet auch die Mannschaft in der sehr guten Bezahlung und Verpflegung ein Äquivalent und hat durch die Beteiligung am Gewinn ein direktes Interesse. Unter solchen Umständen kann es jedoch vorkommen, daß der Kapitän im Einvernehmen mit der Mannschaft die letztere überanstrengt und hieraus eine Gefahr für das Schiff entsteht. Seeamtliche Verhandlungen, die ähnliche Tatsachen feststellten, haben zur Folge gehabt, daß jetzt der Dienst bei angestrengter Fischerei, bei der die ganze Mannschaft dauernd tätig sein muß, so gehandhabt wird, daß ein Steuermann oder Bestmann während der Arbeit schläft und nach deren Beendigung die Wache übernimmt. Um diese Maßregel durchführen zu können, verstärkt man die Besatzung der nach Island fahrenden Dampfer.

Als allgemeine Regel gilt es, daß bei Verringerung der Mannschaft durch Krankheit, Desertation u. s. w. der ersparte Lohn unter die übrigen Leute pro rata ihrer Gage verteilt wird.

Die Anheuerung.

Bald nach dem Entstehen der Dampfhochseefischerei machte sich durch das schnelle Wachsen der Zahl der Dampfer ein Mangel an geeigneter Mannschaft geltend. Die wenigen deutschen Fischer, die auf Segelfahrzeugen gefahren hatten, reichten nicht aus, um die Dampfer zu besetzen, und man mußte zu anderen Kräften greifen. Solche boten sich namentlich zunächst in den Küstenschiffern Ostfrieslands und Oldenburgs, deren Gewerbe durch Einführung der Schleppschiffahrt mehr und mehr zurückging. Die Heranziehung dieser Leute nahmen denn auch die Heuerbaase energisch in die Hand Ihre Häuser, in denen gleichzeitig Wirtschaft und Schlafstellen sich vereinigten, waren oft überfüllt von Leuten, die Stellung suchten, aber da sie entweder nicht auf Fischdampfern gefahren hatten, oder als befahrene Fischerleute, als Bestmann oder Netzmacher an Bord wollten, durchaus von der Empfehlung des Heuerbaases abhängig waren. Ebenso abhängig war der Reeder, dem es naturgemäß darum zu tun sein mußte, seine Schiffe mit guten Leuten zu besetzen, und es hat Zeiten gegeben, zu denen sowohl der Schiffsmann, als auch der Reeder dem Heuerbaas für die Besorgung eines Mannes beträchtliche Summen zahlten.

Nur zu nahe lag es, daß durch diese Zustände die größten Übelstände hervorgerufen wurden, und als die Reeder sich bei dauernd genügendem Angebot von Arbeitskräften von der Zahlung der Stellenvermittlungsgebühr frei machten, nachdem Konkurrenz unter den Heuerbaasen entstand, blieb der

Seemann allein als milchende Kuh übrig. Er wurde von dem einen Schiff auf das andere geschoben und mußte dafür seine Gebühr zahlen. Er wurde von Bord gebracht, wenn er Geld verdient hatte, und lag so lange stellenlos an Land, bis sein Verdienst in die Tasche seines Gastwirts und Heuerbaases geflossen war und er bei diesem noch Schulden hatte, die er wieder abzahlen mußte, wenn er durch dessen Gnade eine neue Stelle bekam. Zwar bestand eine Taxe für die Stellenvermittlung, doch wurde sie nicht beachtet; wer dem Heuerbaas am meisten zahlte, bekam eine Stelle, andere, die nicht zahlen konnten oder wollten, blieben unberücksichtigt. Kurz, es herrschten die unerhörtesten Zustände, die nur möglich waren infolge einer unglaublichen Gleichgültigkeit der Seeleute selbst. Auch die Behörde, der die Mißwirtschaft bekannt war, konnte nichts zu ihrer Beseitigung tun, da selbst arg Betroffene sich nicht bereit fanden, entsprechende Angaben zu machen, weil sie fürchteten, und zwar mit Recht, daß sie bei der Stellenvermittlung später noch mehr als bisher zu Schaden kommen würden.

Eine gründliche Änderung erfuhren diese Zustände, als im Jahre 1897 die Seemannsmission mit Hilfe des Königlichen Landrats ein unter staatlicher Aufsicht, ausgeübt durch den Hafenmeister am Fischereihafen unter Leitung des Landrats, stehendes Heuerbureau, verbunden mit einem Seemannsheim, errichtete.

Wenngleich sich nicht alle beteiligten Reedereien dem Bureau angeschlossen haben, so konnten sich doch die privaten Heuerbaase nicht seinem Einflusse entziehen.

Die von dem Heuerbureau eingeführte und streng innegehaltene Taxe der Stellenvermittlungsgebühr beträgt für Matrosen, Netzmacher, Heizer und Köche 3 Mark, und kein Angestellter des Bureaus darf außerdem Vergütungen irgendwelcher Art annehmen.

Die Verwaltung des Heuerbureaus liegt in den Händen des Seemannspastors und des Hafenmeisters. Ein Heuerbaas und zwei „Runner" besorgen gegen festen Gehalt die Geschäfte und ein Buchhalter hat die Rechnungen und Bücher zu führen.

Die Kosten des Bureaus werden gedeckt durch einen Zuschuß der Reeder von 60 Mk. pro Jahr und Schiff und durch die einkommenden Heuergebühren. Die letzteren betragen etwa Dreiviertel der gesamten Einnahme. Beispielsweise stellte sich die Jahresbilanz des Heuerbureaus im letzten Jahre (1901) wie folgt:

Einnahme:	Mk.	Pf.	Ausgabe:	Mk.	Pf.
1. Zuschüsse der Reeder	2555	—	1. Gehälter	5508	—
2. Heuergebühren	3814	—	2. Mieten, Feuer, Licht, Telephon u. s. w.	581	37
3. Erstattete Telegramme	82	20	3. Heranziehung von Seeleuten, Drucksachen, Inserate, Telegramme	252	20
4. „ Darlehn	65	—	4. Unterstützung Schiffbrüchiger u. Witwen	150	87
			5. Überschuß	23	76
	6516	20		6516	20

Bei dem Heuerbureau entfällt für die Beamten schon an sich jedes Interesse zur Beförderung des Stellenwechsels, da mit demselben ein pekuniärer Vorteil für sie nicht verbunden ist. Außerdem ist ihnen aber zur bringenden Pflicht gemacht, für die Seßhaftigkeit der Leute zu sorgen; auch wird ein Erfolg ihrer Bemühungen in dieser Richtung noch besonders anerkannt. Das patriarchalische Verhältnis zwischen Reeder und Schiffsmann war fast ganz verschwunden, ist indes durch die dauernden Bestrebungen des Heuerbureaus, die ein festeres Verhältnis hervorrufen, aufs neue angebahnt und in vielen Fällen wieder hergestellt. Die ganze Natur des Instituts verbürgt eine unparteiische Stellenvermittlung, bei der der Schiffsmann von dem ihm entgegengebrachten Wohlwollen überzeugt ist.

Nicht alle Leute, die von dem Heuerbureau untergebracht werden, wohnen in dem Seemannsheim, das mit ihm in Verbindung steht. Besonders werden auch die am Orte ansässigen verheirateten Seeleute in gleicher Weise berücksichtigt. Aber auch aus den Wirtschaften und Schlafstellen müssen Leute geholt werden, und hier erwachsen den Beamten des Bureaus mancherlei Schwierigkeiten, wenn es sich um Leute handelt, die in den Händen anderer Heuerbaase sind.

Der Umstand, daß nicht alle Reedereien sich einheitlich dem Heuerbureau angeschlossen haben, gibt zu allen möglichen Unzuträglichkeiten Anlaß. Private Heuerbaase sind natürlich bestrebt, die Unkosten für Heranziehung von Mannschaften zu sparen, und suchen sich ihre Leute vielfach unter den vom Heuerbureau beschafften heraus. Die Folge davon ist, daß stetig Leute bewegt werden, eingegangenen Verpflichtungen oder Versprechungen nicht nachzukommen oder kontraktbrüchig zu werden. Den jungen und oft leichtsinnigen Leuten sind die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen häufig nicht bekannt bezw. sie werden ihnen als unwichtig hingestellt, da nur eine geringe

Geldstrafe auf ihrer Nichterfüllung steht. Solche Vorgänge wirken auf die Charakterbildung der jungen Leute sehr nachteilig und sind ein Krebsschaden des ganzen Standes.

Die Anheuerungen geschehen in der Regel auf die Dauer von 6 Monaten, doch sind Kapitäne und Reedereien für Gründe, die den Mann triftiger Weise zum früheren Verlassen des Dienstes zwingen, stets zugänglich und auch bei den Seemannsämtern finden die Leute in solchen Fällen wirksame Unterstützung zur Herbeiführung der vorzeitigen Aufhebung des Vertrages. Um aber zu anderen Heuerbaasen zu kommen, die ihnen oft die weitgehendsten und von vorne herein unerfüllbaren Versprechungen machen, simulieren die Leute Krankheit oder verlassen stillschweigend den Dienst nicht selten zu einer Zeit, wenn das Schiff dadurch Aufenthalt und bedeutenden Schaden hat.

Bisher ist es zum großen Nachteil der Seeleute erlaubt, daß die Heuerbaase auch gleichzeitig Logis und Wirtschaft haben. In diesen Häusern ist natürlich der denkbar günstigste Boden für die Beeinflussung der Schiffsleute im geschilderten Sinne. Da auch Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten von den Inhabern mit Vorliebe herangezogen werden, so führt dieser Verkehr auch zu einer Lockerung der Disciplin an Bord und zu vielerlei sonstigen Mißständen.

Die Beköstigung der Mannschaft

an Bord der Fischdampfer ist durchweg eine tadellose, jedenfalls trägt, wenn dies nicht der Fall ist, nicht die Reederei, sondern der Koch die Schuld. Die Reisen dauern 8—14 Tage, ausnahmsweise einmal in der Islandfahrt 20 Tage. Es ist also häufig Gelegenheit zur Erneuerung des Proviants, die denn auch erfolgt. Dauerproviant, wie Salzfleisch und Hartbrot, werden fast nicht verwandt. Außerdem treten die frischen Fische als ein wichtiger Faktor in die Verpflegung ein. Es besteht nach dem Heuervertrage zwar die Speisetaxe wie für die übrigen Schiffe, doch wird sie nirgends als Maßstab genommen, sondern überall über ihre Festsetzungen hinaus gegangen. Allgemein ist es Gebrauch, daß auch um Mitternacht eine Mahlzeit eingenommen und zum Frühstück warme Speisen verabreicht werden. Kapitän, Offiziere und Mannschaften essen dieselben Gerichte, die eventuell in der Kajüte durch einige Beilagen an Konserven vervollständigt werden. Klagen über die Verpflegung kommen in äußerst seltenen Fällen vor und sind dann immer auf die Unordentlichkeit des Koches zurückzuführen.

Es war zeitweilig von einigen Reedereien den Kapitänen die Ver-

pflegung gegen ein Fixum übertragen, doch hat sich dieser Modus nicht bewährt und man ist allgemein dazu übergegangen, die Verproviantierung durch Schiffshändler auf Grund fester Verträge zu besorgen. Der zur Zeit übliche Preis beträgt pro Mann und Tag 1,20 Mark ohne Getränke, wobei in Rücksicht zu ziehen ist, daß die frischen Fische, die von den allermeisten Leuten sehr gerne genossen werden, die Verpflegung wesentlich verbilligen. Auf einigen Dampfern wird ein mäßiges Quantum Bier verabfolgt und auf den meisten nehmen die Köche solches auf eigene Rechnung zum Verkauf mit. Das Mitgeben von Branntwein geschieht nur noch in seltenen Fällen, da hiermit üble Erfahrungen gemacht wurden. Trotzdem, und obgleich es streng verboten ist, wird doch von manchen Leuten Branntwein mitgenommen, und dies führt nicht selten zu den größten Unzuträglichkeiten.

Unterkunftsräume.

Nicht auf allen Fischdampfern entsprechen die Unterkunftsräume so in vollem Maße allen Anforderungen wie die Verpflegung. Auf den kleinen Schiffen, deren Fassungsvermögen durch Maschine, Kohlen, Eis, Geräte und Fische auf das äußerste in Anspruch genommen wird, wie es der Betrieb bedingt, muß auch eine verhältnismäßig vielköpfige Mannschaft untergebracht werden. Das Volks-Logis, in dem Netzmacher, Matrosen und Heizer zusammen wohnen (der Koch wohnt in der Regel mit in der Kajüte), ist im vorderen Schiff hinter dem Kollisionsschott eingebaut. In dem Niedergang befinden sich häufig Lampenkammern, Farbespinde oder Gerätekojen. Die Lage des Wohnraumes im Vorderschiff unter dem Ankerspill gestattet meistens nur eine mäßige Beleuchtung durch ein kleines Oberlicht und daher auch nur eine unvollkommene Lüftung. Der Raum ist heizbar.

Die Reinlichkeit, welche herrscht, hängt von der Ordnungsliebe seiner Bewohner ab, denen immer hinreichende Zeit zur Reinhaltung gegeben wird. In den meisten Fällen macht sich jedoch die Notwendigkeit einer Kontrolle seitens des Schiffskommandos geltend. Die nassen Kleider werden auf den meisten Dampfern zum Trocknen an Deck, in die Maschine oder auf den Kessel gebracht, je nachdem die Witterungsverhältnisse das eine oder das andere bedingen. Es ist demnach Gelegenheit, den Schlafraum von nassen und schmutzigen Kleidern frei zu halten, doch geschieht es nicht auf allen Dampfern, weil die Leute zum teil zu bequem und gleichgültig sind und keinen Wert auf Reinlichkeit und gute Luft legen. Besondere Baderäume können auf den kleinen Schiffen nicht angebracht werden, sind auch bei der kurzen Dauer der Reisen nicht durchaus nötig, da der Mannschaft im Hafen

Zeit und Gelegenheit zu gründlicher Körperpflege sich bietet. Die Klosetteinrichtungen sind in geschützten Häuschen an Deck angebracht, können sehr leicht reingehalten werden und sind praktisch eingerichtet.

Einrichtungen der Fürsorge.

Für die Mannschaften der Fischdampfer wird nach Möglichkeit auch in Bezug auf Bekanntmachung mit den für sie wichtigen gesetzlichen Bestimmungen gesorgt. In einem Kursus, der jeden Winter auf Veranlassung und mit Unterstützung des Deutschen Seefischerei-Vereins im Seemannsheim abgehalten wird, findet Unterweisung in den einschlägigen Gesetzen statt. Bei der Anmusterung bringt das Seemannsamt jedem Manne den einzugehenden Heuervertrag mit allen Einzelteilen zur Kenntnis und erteilt alle Auskünfte und Rechtsbelehrungen. Auch für das Bekanntwerden der Unfallverhütungsvorschriften, Behandlung scheinbar Ertrunkener, Benutzung der Rettungsgeräte und Bekanntmachung mit der Seemannsordnung wird durch Anschlag oder Aushang der bezüglichen Druckschriften im Logis gesorgt.

Die Fischdampfer in der Nordseefahrt sind mit den Medikamenten und Mitteln zur Krankenpflege für die kleine Fahrt versehen, diejenigen, welche längere Reisen nach Island machen, haben die Ausrüstung für die große Fahrt an Bord.

Für die komplette und ordnungsmäßige Erhaltung der Ausrüstung wird durch regelmäßige Revisionen der Medizinkisten und Hilfsmittel durch den Kreisarzt und einen Apotheker gesorgt. Diese Revisionen der Medizinalbeamten erstrecken sich auch auf die allgemeinen hygienischen Zustände und Einrichtungen der Schiffe. Ihnen folgt immer eine Kontrolle durch den Hafenmeister, die feststellt, ob die gefundenen Mängel beseitigt sind. Als Ausweis über die ordnungsmäßige Beschaffenheit seiner Ausrüstung dient dann dem Kapitän die nach dem auf S. 22 mitgeteilten Schema ausgefertigte Bescheinigung.

Eine eigentliche Krankenbehandlung findet auf den Fischdampfern nie statt. Wenn irgend ein ernster Fall von Erkrankung oder Verletzung eintritt, so wird der Kranke an Land in ärztliche Behandlung gebracht. Es handelt sich also an Bord namentlich um die erste Hilfeleistung, die ebenfalls in jährlich abgehaltenen Samariterkursen gelehrt wird. Fast sämtliche Reedereien haben mit Krankenhäusern Verträge über Behandlung ihrer Leute gegen eine feste Vergütung, die pro Dampfer und Jahr etwa 150 Mark beträgt und Arzt und Verpflegung einschließt. Eintretenden Falles werden daher auch den Leuten keinerlei Schwierigkeiten gemacht, sondern ihnen willig

die Aufnahmescheine für das Krankenhaus erteilt. Diese Bereitwilligkeit, die auch ebenso bei den nicht versicherten Reedereien besteht, zeitigt jedoch auch Übelstände. Leute, die von Bord wollen und es auf andere Weise nicht erreichen können, simulieren oft Krankheit, gehen in das Krankenhaus und wenn sich dann die Richtigkeit oder Belanglosigkeit ihrer Angaben herausstellt, ist das Schiff, dem sie angehören, gewöhnlich in See, sodaß nichts anderes übrig bleibt, als sie zu entlassen. Die hauptsächlichsten Erkrankungen an Bord der Fischdampfer bestehen in Blutvergiftungen und deren Folgen, die sich die Leute durch Verletzungen mit Fischstacheln, Gräten und Stahltauwerk und Nachlässigkeit in der Wundbehandlung zuziehen. Um hierin nach Möglichkeit Wandel zu schaffen, hat der Verein der Reeder auf jedem Dampfer eine Warnungstafel (siehe S. 23) anbringen lassen und es kann infolge dieses Vorgehens eine erfreuliche Abnahme der Fälle konstatiert werden.

Zur Sicherung der Mannschaft ist ein nach den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft ausgerüstetes Rettungsboot vorhanden, mit dem von Zeit zu Zeit sowohl im Hafen als auf See Bootsmanöver gemacht werden. Wie oft sich diese Übungen wiederholen und welchen Nutzen sie für die Mannschaft haben, hängt von der Person des Kapitäns ab. Die Revisionen des Vertreters der Seeberufsgenossenschaft sorgen für die ordnungsmäßige Instandhaltung der Boote, Rettungsgürtel und Korkwesten. Aus eignem Antriebe geschieht dies keineswegs auf allen Schiffen. Ja, es kommt nicht selten vor, daß die Matrosen die Korkwesten, die sie zur Sicherung ihrer Person in den Kojen haben, zerschneiden, um Pfropfen für Leberfässer daraus zu machen. Die Leute sind zum Teil von unglaublicher Gleichgültigkeit erfüllt. In dem mehrfach erwähnten Winterkursus wird auch das Rettungswesen behandelt und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger unterstützte diesen Unterricht durch Hergabe von Modellen.

Rechtsverhältnisse.

Die Häufigkeit des Aufenthaltes im Heimatshafen ruft auf den Fischdampfern ganz andere Verhältnisse hervor, als sie auf anderen Schiffen existieren. Rechtsstreitigkeiten und Beschwerden können schneller zum Austrag gebracht werden und die sich aus dem langen Bestehen solcher Zustände ergebenden Unzuträglichkeiten kommen in Wegfall. Die Möglichkeit einer schnellen Aburteilung verhütet sogar von vorne herein manchesmal den Eintritt ernster Streitigkeiten. Eine Bestrafung an Bord wird nie nötig und Mißhandlungen der Leute durch Vorgesetzte kommen sehr selten vor, da ihnen die Strafe auf dem Fuße folgt. Diese Umstände und die Unterweisung

der Leute geben ihnen eine gewisse Sicherheit und Gewandtheit in Rechtssachen, wie sie bei anderen Seeleuten nicht gefunden wird. Ihr Urteil wird klarer und verliert die sonst so in die Augen springende Einseitigkeit, da ihnen mehr Fälle seemännischer Rechtsstreitigkeiten zur Kenntnis kommen, als anderen Seeleuten, die längere Reisen machen.

Die Seemannsämter sind hier nicht nur die richtenden und strafenden Behörden, sondern vor allem auch die Auskunft und Rat erteilenden Stellen, denen sich die Seeleute gerne zuwenden und die ihnen auch in Angelegenheiten, welche nicht direkt zu ihren Funktionen gehören, zur Seite stehen. Dieser Geist der Hilfsbereitschaft wird genährt durch den Vorsitzenden der Seemannsämter, den Königlichen Landrat, der persönlich jeder Zeit für die Seeleute bereit ist, ihnen zu helfen. Die von dem Seemannsamt zu erledigenden Straffälle werden so behandelt, daß nach eingegangenem Strafantrag der Beschuldigte und erforderlichen Falles die von beiden Seiten bezeichneten Zeugen zu Protokoll vernommen werden. Nach Klärung des Sachverhaltes wird die Verhandlung dem Vorsitzenden zur Entscheidung vorgelegt und ein Bescheid dem Betreffenden schriftlich mit Angabe der Gründe des Urteils behändigt. Gegen dieses Urteil steht ihm die Berufung an das ordentliche Gericht zu. Es handelt sich stets um Geldstrafen in Höhen von 3—20 Mark. Fälle, die mit Freiheitsstrafen bedroht sind, werden der Amts- oder Staatsanwaltschaft überwiesen.

Die alte Seemannsordnung erwies sich namentlich dadurch unzulänglich, daß sie alle Verabredungen zuließ, wodurch die für die Mannschaften wichtigsten Bestimmungen im Heuervertrag zu Gunsten des Reeders gestaltet werden können. So werden z. B. die Mannschaften von dem Berge- und Hilfslohn ausgeschlossen, es wird ihnen eine beliebig lange Arbeitszeit im Hafen ohne Vergütung zur Pflicht gemacht. Der Kapitän behält sich vor, sie jeden Augenblick ohne Kündigung und ohne Schadenersatz zu entlassen, während sie selbst auf 6 Monate oder mindestens an eine 14 tägige Kündigung gebunden sind. Diese Verhältnisse werden durch die neue Seemannsordnung besser geregelt werden.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Von den Wohlfahrtseinrichtungen für die Seeleute der Fischdampfer sind in erster Linie das Seemannsheim und Heuerbureau der Seemannsmission zu nennen. Das Seemannsheim erfreut sich einer reichen Inanspruchnahme und hat wiederholt erweitert werden müssen. Das Heuerbureau steht unter der gemeinsamen Leitung des Seemannspastors und des Hafenmeisters.

Letzterer vertritt die Staatsbehörde, und ist damit eine Gewähr für eine unparteiische und uneigennützige Stellenvermittelung gegeben. Die Institute betätigen sich auch ganz besonders dadurch, daß sie die verdienten Löhne deponieren, bei der Bank oder Sparkasse belegen oder an die Familien heimsenden und viele tausend Mark werden jährlich durch diese Tätigkeit gerettet. Im Jahre 1901 lieferten für die obengenannten Zwecke die Seeleute 86 433 Mark ab.

Ferner ist zu erwähnen der Klub „Rettungsring", der es sich zur Aufgabe macht, unverschuldet in Not geratene Angehörige des Hochseefischereigewerbes zu unterstützen. Er wurde durch am Fischereihafen tätige Beamte und Kaufleute unter dem Vorsitz des Hafenmeisters ins Leben gerufen, um in solchen Fällen, in denen zwar der Mann auf freie ärztliche Behandlung und Verpflegung durch den Reeder bezw. die Seeberufsgenossenschaft Anspruch hat, aber die Familie ohne Subsistenzmittel bleibt, oder in der Zeit, die verstreicht zwischen dem Unfall und der Rentenregelung, hilfreich einzugreifen, da gerade in solchen Fällen oft bittere Not eintritt. Weiter unterstützt er auch auf andere Weise unverschuldet in Not Geratene. Seine Tätigkeit wickelt sich in aller Stille ab und wo einem Mitgliede eine Notlage bekannt wird, tritt er ungerufen ein. Im letzten Jahre wurden 21 Unterstützungen in Höhen von 30—50 Mark verteilt und daneben das Vermögen durch fleißiges Sammeln auf ca. 1500 Mark gebracht.

Angestrebt wird die Einrichtung einer Effektenversicherung und zwar in der Weise, daß der Reeder seine Seeversicherungssumme für Totalverlust um 2000—3000 Mark erhöht, welcher Betrag eintretenden Falles der Mannschaft oder deren Hinterbliebenen ausgezahlt wird.

Sonstige Kassen oder Fürsorgeeinrichtungen bestehen neben den gesetzlichen nicht.

Sittliche Zustände und persönliche Verhältnisse der Hochseefischer.

Das Leben in den Küstenstädten bietet für den jungen, mit verhältnismäßig reichen Geldmitteln versehenen Seemann vielerlei Gefahren. Es ist daher erklärlich, daß Ausschweifungen jeder Art vorkommen, doch gibt es nur wenige notorische Trinker und leichtlebige Leute; die Verführung durch Wirte, deren Anhänger und Frauenzimmer ist die gewöhnliche Ursache zu Ausschreitungen. Ein großer Prozentsatz der Fischdampferleute hält sich nüchtern und solide und sorgt treu für seine Angehörigen. Da die meisten

Schlaf- und Heuerbaase zugleich Wirtschaft betreiben, so ist es natürlich, daß bei ihnen die Nüchternheit und Solidität nicht gefördert wird. Wohl aber läßt es sich die Seemannsmission angelegen sein, in jeder Beziehung, in religiöser, sittlicher wie wirtschaftlicher Hinsicht für die Hochseefischer zu sorgen. Ihre Einrichtungen fanden bereits Erwähnung.

Die Bedeutung der Seemannsmission hat der größte Teil der Reeder von vorneherein klar erkannt und darum ihre Arbeit und Bestrebungen auch lebhaft unterstützt. Schiffsoffiziere und Mannschaften bringen ihr, wie aus dem Tätigkeitsbericht ersichtlich ist, das größte Vertrauen entgegen. Dem Seemannsverbande stehen die Hochseefischer zum allergrößten Teil indifferent gegenüber. Es ist demselben nicht möglich gewesen, eine besondere Mitgliedschaft Geestemünde ins Leben zu rufen. Er hat nur eine Filiale der Mitgliedschaft Bremerhaven. Die Zahl der Organisierten ist sehr gering und mit Mühe werden die Mitglieder gehalten, die gewöhnlich nur kurze Zeit ihre Beiträge zahlen und sich dann nicht mehr um den Verband kümmern. Die Versammlungen werden von Hochseefischern äußerst schwach besucht. Der Einfluß des Verbandes ist unbedeutend. Sein Organ „Der Seemann“ kommt an Bord sehr selten vor.

Für Lektüre an Bord sorgt die Seemannsmission, die aus ihrer Bibliothek unentgeltlich Bücher mitgiebt, soweit ihr Vorrat reicht. Diese Einrichtung wird viel und gern benutzt. Im allgemeinen herrscht an Bord unter den Offizieren und Mannschaften ein kollegialischer Ton, der oft fast zu weit geht und die Disziplin gefährdet. Jedenfalls kann von Klassengeist nirgends die Rede sein, aber auch Korpsgeist ist nicht vorhanden. Allmählich bildet sich ein gewisses Standesbewußtsein heraus, das namentlich dadurch genährt wird, daß in den Vorträgen im Seemannsheim immer wieder auf die große volkswirtschaftliche und patriotische Bedeutung der Hochseefischerei hingewiesen wird. Ein eigentlicher Gegensatz zwischen Reeder und Mannschaft besteht nicht, doch tritt auch das patriarchalische Verhältnis, welches früher obwaltete, wenig mehr zu Tage; dieses hat sich von dem Reeder auf das Heuerbureau und das Seemannsamt übertragen, wo der Seemann das findet, was er früher bei dem Reeder suchte. In einzelnen Fällen herrscht indes zwischen Reeder und seinen alten Leuten das gute Einvernehmen und gegenseitiges unbedingtes Vertrauen.

Die Mannschaften der Fischdampfer, deren Familien in Ostfriesland, Westfalen oder in den Ostseeprovinzen wohnen, gehen zur Hochseefischerei, um Geld zu verdienen und ihren heimatlichen Betrieben, die gewöhnlich in kleinen Landgütern bestehen, Mittel zuzuführen. Die Frau und Kinder besorgen dann meistens die Arbeiten, während der Mann fährt, der zu ge-

eigneter Zeit nach Hause kommt, um bei der Bestellung des Landes oder der Ernte mitzuhelfen. Dieses sind allgemein glückliche Verhältnisse und wenn nicht Krankheiten oder Liederlichkeit des Mannes sie zerstören, dazu angetan, einen entsprechenden Wohlstand und ein sorgenfreies Alter zu schaffen. Meistens herrscht in diesen Familien Zufriedenheit, Sparsamkeit und glückliches Zusammenleben. Viel seltener ist ein solches Verhältnis, wenn junge Seeleute sich an Frauen binden, die ihre Jugend in den Hafenstädten verlebt haben. Sehr oft sehen diese vergnügungssüchtigen und wenig arbeitswilligen Frauen in ihrem Mann nur den Ernährer, ein gemeinsames Streben fehlt sehr häufig ganz. Was der Mann auf See verdient, verbraucht die Frau an Land und dies geht fort, bis durch Krankheit oder Kindersegen die Not immer größer wird. Wenn dann der Mann nicht imstande ist, soviel zu verdienen, daß die Frau ihr süßes Nichtstun fortsetzen kann, so ist der Unfriede da und es treten die traurigsten proletarischen Verhältnisse ein. Nicht immer enden solche Ehen so, es kommt auch vor, daß die Frau rechtzeitig zur Einsicht kommt oder von vorne herein sparsam ist und mit am Wohle ihres Hausstandes arbeitet.

Unter normalen Verhältnissen ist der Verdienst der Hochseefischer so, daß er seine Familie, ohne daß Frau und Kinder außer dem Hause Beschäftigung zu suchen brauchen, ernähren kann. Sehr drückend sind in der Stadt die hohen Wohnungsmieten. Unter 300 Mark ist keine Familienwohnung zu erhalten und oft lassen diese dann noch in hygienischer Beziehung viel zu wünschen übrig. Die strebsamen Leute, die auch ebensolche Frauen haben, suchen daher auch möglichst in der Umgegend ihr Domizil aufzuschlagen. Solche jungen Leute, die die Hochseefischerei nicht allein als eine lohnende Arbeitsgelegenheit für eine bestimmte Zeit betrachten und in derselben bis zum Kapitän vorwärts kommen wollen, machen den üblichen Entwicklungsgang vom Matrosen oder Netzmacher zum Steuermann und vom Steuermann zum Kapitän durch. Ihrer gibt es zur Zeit eine ganze Reihe und der ziemlich häufige Wechsel unter den Kapitänen bietet eine gute Aussicht zum Aufrücken. Die Hochseefischerei fordert vom Kapitän große Umsicht, Mut und Rührigkeit. Stumpfen diese Eigenschaften ab, so ist es mit der Brauchbarkeit als Führer eines Fischdampfers vorbei und mancher, der lange als Kapitän fuhr, muß, da er nicht genügend mit der Zeit fortgeschritten ist, später wieder mit einer Steuermannsstelle fürlieb nehmen.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die Hochseefischer allen politischen Strömungen indifferent gegenüberstehen. Obgleich das Heizerpersonal mehr zu politischer Betätigung als die Fischer neigt, so ist auch bei ihm die Äußerung solcher Bestrebungen äußerst gering. Versuche von Agitatoren,

Streiks ins Leben zu rufen, sind wiederholt gemacht, aber immer gescheitert, a einmal die Bestimmungen der Seemannsordnung hindernd in dem Weg tehen und hauptsächlich, weil Unzufriedenheit nicht besteht, sondern künstlich jervorgerufen werden muß, deshalb auch die Leute den vernünftigen Auseinandersetzungen der betreffenden Stellen eher Gehör schenken als den Schlagworten der Agitatoren.

Unsere Hochseefischer sind gute Soldaten und denken meistens mit Freude m ihre Dienstzeit zurück, bezw. sie gehen mit Lust zur Marine. Ihnen sind Königstreue und Patriotismus eigen, wie auch Gottesfurcht sie auszeichnet. Dankbar denken sie noch heute an den Besuch Ihrer Majestät der Kaiserin im hiesigen Seemannsheim im Jahre 1900 und an die Unterhaltung, welche die hohe Frau mit einer ganzen Reihe von ihnen anknüpfte.

Die Hochseefischer leisten in seemännischer Arbeit, was nur auf irgend einem Schiffe geleistet werden kann, ihr Verdienst entspricht der Arbeit und sie sind als berufstüchtige Seeleute zufrieden.

Geestemünde, im Juli 1902.

Kreisarzt des Kreises Geestemünde.

Geestemünde, ... 19

Nr. ....

Der ....

aus ...., Kapitän ...., wurde von dem Unterfertigten am .... einer sanitätspolizeilichen Revision unterzogen. Der Zustand des Schiffes im allgemeinen gab zu Aussetzungen folgenden Anlaß:

....

....

....

....

Die Arzneimittel und sonstigen Mittel zur Krankenpflege wurden nach Verzeichnis .... der Vorschriften betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten geprüft. Zur Ergänzung des Bestandes sind zu beschaffen:

....

....

....

....

....

....

Der Kreisarzt d. Kr. Geestemünde

Apotheker.

Geestemünde, ... 19.....

Vorstehende Arzneimittel 2c. sind von mir für den .... heute geliefert.

Apotheker.

Geestemünde, ... 19.....

Nach Beseitigung vorstehender Mängel liegen gegen die Ausrüstung des .... keinerlei sanitätspolizeiliche Bedenken mehr vor.

Der Hafenmeister

Warnung

unter Hinweis auf den untenstehenden Auszug der Seeberufsgenossenschaft!

Durch Verletzungen an Stahldrähten, Fischgräten, Angeln rc. sind durch nachlässige [B]ehandlung der Wunden auf den Fischdampfern eine Menge von Unglücksfällen, bestehend [i]n Verlusten und Verstümmelungen der Hände bezw. Finger entstanden.

Wir machen den Kapitänen unserer Dampfer die sorgfältigste Behandlung auch [d]er kleinsten Verletzungen zur Pflicht, um solche Unfälle, die nur durch Nachlässigkeit [h]ervorgerufen sind, zu vermeiden.

[N]ame des Schiffes	Dienststellung des Verletzten	Veranlassung des Unfalles	Art der Verletzung
„Roland"	Schiffskoch	Verletzte sich an den stacheligen Flossen eines Fisches.	Funktionsstörung der linken Hand.
„Julius Wieting"	Matrose	Stach sich beim Einhieven des Netzes mit einem zerrissenen Draht der Stahltrosse.	Verlust des Mittelfingers, Funktionsstörung des 2., 4. und 5. linken Fingers.
„Nymphe"	Matrose	Stach sich beim Auslaufen der Stahltrosse an einem Draht.	Funktionsstörung des Mittelfingers.
„Reck"	Matrose	Stach sich beim Einhieven des Netzes an einem gerissenen Draht.	Funktionsstörung des Zeigefingers.
„Adjutant"	Bestmann	Hatte sich beim Hantieren mit der Stahltrosse eine unbedeutende Verletzung zugezogen (Blutvergiftung).	Verstümmelung der Hand, Verlust des 4. und 5. Fingers.
„Nymphe"	Matrose	Zog sich beim Einhieven des Netzes an einem abgesprungenen Stahldraht eine unbedeutende Verletzung zu.	Verlust des Ringfingers, Steifigkeit der übrigen Finger rechts.
„Saturn"	Steuermann	Stach sich beim Spliſſen eines gebrochenen Drahttaues an einem Drahtende.	Verlust des rechten kleinen Fingers.
„Friedrich"	Netzmacher	Stach sich beim Ausweiden der Fische an einer Fischgräte.	Verlust des kleinen Fingers links.
„Köln"	Matrose	Stach sich beim Abholen der Stahltrosse von der Winde an einem abstehenden Draht.	Verlust des rechten kleinen Fingers.
„Bürgermeister Schmidt"	Matrose	Stach sich am Widerhaken einer Angel.	Verlust des rechten Zeigefingers.
„Minister Janssen"	Matrose	Stach sich beim Aufheben der Netze an der Stahlleine.	Verlust des 5. Fingers links.
„Nymphe"	Koch	Beim Fischreinigen in den Finger geschnitten (Blutvergiftung).	Verlust des Daumens, Steifigkeit der übrigen Finger.
„St. Johann"	Steuermann	Verletzte sich seinen Finger an den Zähnen eines Cabliaus.	Verlust des Zeigefingers und Steifigkeit des Mittelfingers.

Die Häfen in West- und Ostpreußen.

Von

Kapitän a. D. Döbler,

Navigationslehrer in Danzig.

Entwicklung und Stand der Seeschiffahrt.

Wenn in den westlichen deutschen Häfen von Leer bis Stettin sich die Umwandlung der Segelschiffahrt in Dampfschiffahrt ziemlich rasch und mit gutem Erfolg vollzogen hat, so ist dieses in den östlichen Häfen weniger der Fall gewesen. Die großen Segelflotten von Danzig, Pillau, Königsberg und Memel sind verschwunden und haben nur Ersatz in einer verhältnismäßig kleinen Anzahl Dampfer gefunden. Dieser Rückgang des Seehandels in den östlichen Provinzen liegt nicht an einem Mangel an Rührigkeit und kaufmännischem Scharfblick der betreffenden Reedereien, sondern an der geographischen Lage dieser Hafenstädte. Ohne nennenswertes deutsches Hinterland sind sie hauptsächlich Aus- und Eingangspforten für russische Erzeugnisse und Bedürfnisse. Die mehrfache Veränderung der deutsch-russischen Zollverhältnisse haben nun ihren Einfluß geltend gemacht. Besonders aber hat der Handel der Ostseehäfen durch die Konkurrenz von Libau und Windau gelitten. Die russischen Häfen, die früher nur für kleinere Schiffe in geringerer Anzahl zugänglich waren, sind in den letzten 20 Jahren von der russischen Regierung zu großen, bequemen, für tiefgehende Schiffe zugänglichen Seehäfen ausgebaut worden. Die Zugangsstraßen aus dem Innern sind vorteilhaft geregelt, so daß die Handelswege, die früher nach den deutschen Häfen gingen, jetzt in diesen Häfen münden und so den Seeverkehr an sich gezogen haben.

Danzigs Reederei stand im Jahre 1874 in Bezug auf Schiffs- und Tonnenzahl auf ihrem höchsten Standpunkt, sie zählte damals etwa 150 größere Segelschiffe und 7 Dampfer. Der gegenwärtige Stand beträgt 28 Dampfer und 6 Segelschiffe.

Von den 28 Dampfern gehören

1. 11 Dampfer zwischen 612 und 1228 Brutto Register-Tonnen zur Danziger Reederei-Aktiengesellschaft (Th. Rodenacker).

2. 9 Dampfer zwischen 393 und 941 Brutto Register-Tonnen zur Einzeln-Reederei von F. G. Reinhold (Inhaber D. Siebler).

3. 5 Dampfer zwischen 859 und 1754 Brutto Register-Tonnen zur Einzeln-Reederei von Behnke und Sieg.

4. 3 Dampfer, darunter ein Raddampfer, zwischen 109 und 156 Brutto Register-Tonnen zur Dampfschiffs-Aktiengesellschaft „Weichsel", zu welcher Gesellschaft noch viele kleine Flußdampfer gehören, die den Verkehr auf der Weichsel auf- und niederwärts vermitteln.

Die 28 Seedampfer sind sämtlich in europäischer Küstenfahrt beschäftigt, welche sich von der Ostsee bis zum Weißen und Mittelländischen Meere erstreckt.

Von den 6 Segelschiffen sind zwei größere hölzerne Barkschiffe von etwa 500 Tonnen-Register für große Küstenfahrt im Einzelbesitz ihrer Kapitäne. Die übrigen 4 sind kleine Küstenfahrzeuge im Besitze ihrer Führer.

Von den Dampfern sind 9 mit Tripel-Maschinen versehen, die übrigen haben Compound-Maschinen.

In Pillau gibt es keine Reederei mehr; dagegen sind in Königsberg vier Schiffsbefrachtungs- und Maklerfirmen im Besitze von Dampfschiffen und hat jedes dieser Schiffe mehr oder weniger Mitreeder.

1. Marcus Cohn besitzt 5 Dampfer von 3129, 2203, 2067, 1993 und 1072 cbm Raumgehalt.

2. Kleynstüber hat 3 Dampfer von 1355, 1016 und 714 cbm.

3. Hay hat 2 Dampfer von 1449 und 1081 cbm.

4. Storrer u. Scott haben 2 Dampfer von 923 und 308 cbm Raumgehalt. Die Fahrten gehen gewöhnlich nur durch die Ost- und Nordsee bis Spanien.

In Memel ist die Segelschiffahrt ganz zurückgegangen. Von den 100 Segelschiffen, die Memel noch vor 20 Jahren gehabt hat, ist kein einziges mehr übrig geblieben; das letzte derselben wurde 1901 nach Rostock verkauft. Dagegen bildete sich im Jahre 1880 eine Dampfschiff-Aktien-Gesellschaft unter der Firma „Memler Dampfschiffs-Aktien-Gesellschaft". Diese Gesellschaft ist heute im Besitz von 6 Dampfern von 582, 558, 569, 924, 1031 und 1085 Netto Register-Tonnen.

Die Dampfer sind in wilder Fahrt beschäftigt, d. h. dieselben fahren keine regelmäßigen Touren, und zwar hauptsächlich Ost- und Nordsee; dann auch einzelne Reisen nach dem Mittelmeer und Weißen Meer. Die Ausrüstung ist die der gewöhnlichen Ostseefahrer, im Mittel auf Seereisen von 14 bis 21 Tagen berechnet. Die Gesellschaft hat seit ihrem Bestehen, also

vom Jahre 1880 ab, eine Durchschnittsdividende von 6 % gezahlt, bei Abschreibungen von ca. 5 %. Ganz ähnliche Verdienste weisen auch die Dampfschiffsreedereien von Königsberg und Danzig auf, nur mit dem Unterschiede, daß hier jedes Schiff sein eigenes Konto hat, so daß Verdienst und Verlust nur auf die Mitreeder des betreffenden Schiffes verteilt wird. Die Danziger Reederei-Aktien-Gesellschaft allein wirtschaftet aus einer allgemeinen Kasse, hat aber in den letzten Jahren nur Abschreibungen gemacht, ohne eine nennenswerte Dividende zu verteilen.

Es wurden angemustert im Jahre 1901

Charge	Danzig		Pillau		Königsberg		Memel	
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
Bootsleute, Bestmänner, Zimmerleute, Matrosen, Jungen	789	150	95	—	150	70	209	—
Heizer	507	—	55	—	160	—	88	—
Feuerleute (Trimmer) .	70	—	5	—	—	—	13	—
Koch und Steward (in einer Person) und anderes Küchenpersonal .	188	30	13	—	26	6	26	—
Andere Personen (Arbeiterpersonal) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

Die Heuern.

Die Durchschnittsheuer war in allen 4 Häfen für alle Chargen fast immer sehr nahe dieselbe und betrug:

für den	auf Dampfern Mk.	auf Seglern Mk.
I. Steuermann	115.6	101.5
II. Steuermann	86.1	—
I. Maschinisten	170.5	—
II. Maschinisten	100.1	—
Bestmann	—	66.0
Bootsmann	66.0	60.7
Zimmermann	65.5	60.5
Koch und Steward . . .	66.5	48.7
Matrosen	54.2	52.0
Leichtmatrosen	36.7	34.5
Jungmann	29.1	27.0
Halbmann	21.3	20
Kochsjungen	24.0	18.0
Kajütenjungen	—	18.0

für den	auf Dampfern Mk.
Assistenten	61.5
Heizer	52.3
Feuermann (Trimmer) . .	41.9

Für das Jahr 1902 wurden dieselben Heuern gezahlt, doch wird die Zahl der Anmusterungen diejenige des vorigen Jahres nicht erreichen, da eine Verkehrsstille in allen 4 Häfen eingetreten ist, wie sie seit vielen Jahren nicht stattgefunden hat.

Da sämtliche Dampfer Frachtschiffe sind und nur gelegentlich wenige Passagiere mitnehmen, auch die Fahrt, in der sie beschäftigt sind, dieselbe ist, so besteht kein Heuerunterschied weder bei den einzelnen Reedereien noch in der Art der Fahrt und der Schiffe, auch findet im allgemeinen keine Heuererhöhung bei längerem Verbleiben am Bord statt. Eine Vereinbarung der Reedereien in Bezug auf die Heuersätze hat nach dem letzten Seemannsstreik stattgefunden und wird ohne Widerspruch mit Erfolg aufrechterhalten. Hochseefischerei mit Dampfern wird nicht betrieben. Die Fischer in den Stranddörfern haben ihre eigenen gedeckten Kutter oder offene Böte. Von den ersteren existieren in Westpreußen 235, mit einer Gesamtbesatzung von 626 Mann. Offene Fischerböte sind 1313 vorhanden mit 2806 Mann Besatzung. In Ostpreußen bestehen 163 gedeckte Kutter mit 407 Mann Besatzung und 637 offene Böte mit 1869 Mann Besatzung. Hierzu kommen noch 3865 Hafffischerfahrzeuge mit 10 971 Mann Besatzung. Die gedeckten Kutter, meistens bis zu 20 cbm Bruttoraumgehalt, fischen an der ganzen Küste und gehen zum Störfang bis zur Insel Rügen. Die offenen Böte gehen 5 bis 10 Seemeilen in die See hinaus. Tätig sind bei der Fischerei die Familienmitglieder oder auch Fischerknechte, die an dem Ertrage Anteil haben. Das Boot wird bei der Verteilung für einen Mann gerechnet, auch wenn der Eigentümer nicht am Bord ist.

An unbefahrenen Jungen ist Überangebot vorhanden, sie erhalten eine Heuer von 15 bis 20 Mark. In Bezug auf Leichtmatrosen und Vollmatrosen hält sich Angebot und Nachfrage mit kleinen Schwankungen nach beiden Seiten das Gleichgewicht. Allerdings war wegen des niedrigen Frachtenstandes während der letzten 6 Monate der Seeverkehr nur gering, und ging daher das Angebot an Seeleuten über das Bedürfnis hinaus.

Nach beendigter Reise, die häufig kaum 3 Wochen dauert, erhalten die Leute ihren Verdienst ausgezahlt und können auf Wunsch abgemustert werden oder auch für weitere Reisen an Bord verbleiben. Alle 6 Monate muß in solchen Fällen jedoch nach Beendigung einer Reise eine Abmusterung im Heimatshafen stattfinden, der indessen unmittelbar die Anmusterung derselben Leute folgen kann. Bleiben die Leute während des Aufenthalts im Heimatshafen an Bord, so dauert ihre Heuer ununterbrochen ohne Veränderung fort, auch die vorgeschriebene Beköstigung wird ihnen gewährt. Nach Schluß der Arbeit erhalten die Leute fast immer Urlaub bis zum nächsten Morgen, ebenso während der Sonn- und Festtage. Das An- und Vonbordkommen macht keine Schwierigkeiten, da die Schiffe überall leicht zugänglich am Hafenkai vertäut liegen. Die Nachtwache übernimmt für die Zeit im Heimatshafen ein zu diesem Zwecke engagierter Mann, der für dasselbe

Schiff oft Jahre hindurch derselbe bleibt. Wird von der Besatzung Arbeit über die festgesetzte Zeit verlangt, so wird Überstundenlohn gezahlt, und zwar erhält pro Stunde: Der 1. Steuermann 75 Pfg., der 2. Steuermann 50 Pfg., der Matrose 30 Pfg., der 1. Maschinist 60 Pfg., der 2. 40 Pfg. und das übrige Maschinenpersonal 30 Pfg. Für Sonntagsarbeit wird entweder derselbe Stundenlohn oder doppelter Tagelohn gezahlt. Sonst werden keine Unterstützungen an Geld bewilligt, auch an Kleidungsstücken wird nichts geliefert.

Das Verhältnis des Maschinenpersonals an Bord ist dem des Deckpersonals sehr ähnlich. Unbefahrene Heizer und Trimmer werden vielfach angemustert und es beträgt deren Heuer meistens 3 Mark weniger als diejenige der befahrenen Leute. In den meisten Fällen muß aber der unbefahrene Mann eine Vergütigung an den Maschinisten zahlen, oder auch an den Mann, dem durch seine Unerfahrenheit eine größere Arbeitsleistung entsteht. Im allgemeinen wechselt das Heizerpersonal sehr häufig das Schiff. Bei längerem Verweilen am Bord während mehrerer Reisen tritt keine Erhöhung der Heuer ein, es sei denn, daß besondere Tüchtigkeit und Fähigkeit durch vorangegangenen anderen Beruf solch eine Erhöhung angemessen erscheinen läßt. Die Dampferfahrt erleidet in Danzig fast während des ganzen Jahres keine Unterbrechung, denn nur selten ist der Hafen auf kurze Zeit durch Eis gesperrt. Es würden demnach der Matrose und Heizer fast immer in Stellung bleiben können. Es werden indessen häufig freiwillige Pausen gemacht. In Memel und besonders in Königsberg können die Pausen durch Eissperrung länger werden. Im allgemeinen ist in unseren Häfen anzunehmen, daß der Matrose und Heizer selten mehr als 9 bis 10 Monate während des Jahres am Bord in Arbeit und Heuer ist. Sein Durchschnitts-Jahresverdienst ist demnach etwa 800—900 Mark, bei Jungen und Leichtmatrosen 500—700 Mark, wobei die Kost für den Tag mit etwa 1 Mark 30 Pfg. angerechnet werden kann.

Die Arbeitszeiten.

Die Abwechselung zwischen Arbeitszeit und Ruhe wird auf See durch ein regelmäßiges Wachsystem aufrechterhalten, und zwar ist dasselbe so geregelt, daß nur immer die eine Wache, d. h. die Hälfte der Mannschaft den Dienst an Deck hat, während die andere Wache diese Zeit zur freien Verfügung hat. Die Wachen wechseln sich alle 4 Stunden regelmäßig ab, nur der Nachmittag zerfällt auf wenigen Schiffen, nach englischem System, in 3 Wachen: von 12—4 Uhr; von 4—6 Uhr und von 6—8 Uhr; und

stimmt hierin die Einteilung nicht mit dem Wachsystem der Journalführung überein. Dann folgen die Vierstundenwachen regelmäßig aufeinander. Auf diesen Schiffen werden die Mahlzeiten abgehalten um 8 Uhr morgens, 12 Uhr mittags, 4 Uhr und 8 Uhr nachmittags, und zwar derart, daß die Freiwache zuerst ihre Mahlzeit bekommt, dann den Dienst auf Deck übernimmt, und die andere Wache nun ihrerseits mit der Mahlzeit ihre freie Zeit beginnt. Auf den meisten Schiffen jedoch bleibt die ganze Mannschaft bis 2 Uhr p. m. an Deck, von 2 bis 6 Uhr hat eine Wache frei, von 6 bis 8 Uhr sind wieder alle Mann an Deck. Von 8 Uhr erfolgt dann die Ablösung wieder alle 4 Stunden. In der Stunde von 8 bis 9 Uhr vormittags ist ebenfalls die ganze Mannschaft im Dienst. Wird dieses Wachsystem eingehalten, was schon bei der Musterung festgestellt wird, so werden die Mahlzeiten um 8 Uhr morgens, 12 Uhr mittags und 6 Uhr nachmittags von der ganzen Mannschaft gemeinschaftlich eingenommen, bis auf den Mann am Ruder und auf dem Ausguck, die erst nach der Mahlzeit abgelöst werden. Wird von der Freiwache vormittags länger als bis 9 und nachmittags länger als bis 2 Uhr gearbeitet, so wird Überstundenlohn bezahlt. Dieses geschieht meistens nur nach dem Verlassen des Hafens oder vor dem Einkommen in denselben, um das Schiff für die See bezw. für den Hafen klar zu machen. Auf See tritt sonst nur eine Verkürzung der Freizeit ein, wenn Segel notwendigerweise gesetzt oder geborgen werden müssen, oder wenn durch Seeschlag oder schweres Arbeiten des Schiffes Schäden entstanden sind, die sofort wieder ausgebessert werden müssen, überhaupt wenn dringende oder Notarbeit vorliegt, d. h. jede Arbeit, die zur Sicherheit der Mannschaft, des Schiffs und der Ladung ohne Aufschub ausgeführt werden muß oder auch notwendig ist, um die Fortsetzung der Reise ohne Aufenthalt zu gewährleisten. Ferner würden hierzu noch solche Arbeiten zu rechnen sein, die durch allgemeine Menschenpflicht geboten sind, wie die Rettung von Menschen aus Lebensgefahr. Natürlich müssen solche Arbeiten auch an Sonn- und Festtagen ohne Vergütigung ausgeführt werden. Wenn auf der Heimreise bei gutem Wetter zum Malen und besseren Instandsetzen des Schiffes die ganze Mannschaft an Deck behalten wird, werden für die Freiwache Überstunden gerechnet, die ebenso bezahlt werden wie im Hafen. Da die Mannschaft auf den Schiffen nur gerade stark genug ist, um den täglichen laufenden Dienst mit einer Wache zu bewältigen, so ist es während der Wache niemandem gestattet, unter Deck zu gehen. Es kommen allerdings, wenn die Sicherheit des Schiffes es gestattet, bei schlechtem Wetter Ausnahmen vor, die indessen nur stillschweigend geduldet werden.

Bei dem Maschinenpersonal ist die Einteilung der Wachen eine andere und richtet sich nach der Zahl der Leute auf der Wache. Bei größeren Dampfern, wo mehr Leute zur Bedienung der Feuer vorhanden sind, tritt die Abwechslung alle 8 Stunden ein. Sind nur 2 Heizer auf jeder Wache, so wird alle 6 Stunden gewechselt. Auf allen unseren Dampfern besteht das Zwei-Wachensystem. Schon wegen dieser verschiedenen Wacheneinteilung nimmt das Maschinenpersonal meistens gesondert von der Deckmannschaft seine Mahlzeiten ein, ebenso hat es auch fast auf allen Dampfern ein besonderes Logis.

Im Hafen beginnt die Arbeitszeit morgens um 6 Uhr; im Winter, wenn Tageslicht erforderlich ist, später. Von 8 bis 8½ Uhr ist Frühstückszeit. Mittagspause wird von 12 bis 1 Uhr gehalten und auf Dampfern mit der Arbeit um 5½ Uhr abends geschlossen. Beim Löschen, Einnehmen und Stauen der Ladung ist häufig ein Teil der Mannschaft mit beschäftigt. Wenngleich auch diese Arbeiten im ganzen dem Stauer übertragen werden, so wird doch mit diesem vorher abgemacht, daß er einen Teil der Mannschaft mit dazu verwenden soll, und wird dann ein entsprechender Abzug vom Stauerlohn gemacht. Überstundenlohn wird wie im Heimatshafen berechnet. Bei einer Reederei in Danzig (Behnke & Sieg) erhalten die Offiziere keine Überstunden vergütigt, sondern dementsprechend eine Erhöhung der Gage. Das Verholen und Vertäuen des Schiffes liegt der Mannschaft ob und es werden hierfür auch außerhalb der Arbeitszeit und in der Nacht keine Überstunden gerechnet. Das Wachegehen im Hafen in der Nacht wird nicht als Überstunden gerechnet, an demselben nimmt sowohl das Deck- als auch das Maschinenpersonal teil, mit Ausnahme des Donkeymannes. Seltener ist es, daß ein zuverlässiger Mann aus der Besatzung die ganze Nachtwache übernimmt und dafür während des Tages dienstfrei ist. Eine Überanstrengung der Mannschaft im Hafen findet nicht statt; auf See ist dieses jedoch möglich, wenn durch Zufälle von höherer Gewalt die Kraft der ganzen Mannschaft unter bedeutenden Strapazen für längere Zeit in Anspruch genommen werden muß. Eine Überanstrengung der Offiziere ist mitunter nicht zu vermeiden, besonders wenn in kürzeren Intervallen mehrere Häfen angelaufen werden müssen, wo dann auf See die Deckwache eingehalten und im Hafen das Löschen und Einnehmen der Ladung beaufsichtigt werden muß. Daß hierdurch die Dienstfähigkeit der Offiziere, besonders wenn nur ein Steuermann am Bord ist, leiden muß, ist wohl anzunehmen, und es kann dadurch unter Umständen die Sicherheit des Schiffes gefährdet werden. Wenn die Besatzung durch Desertion eine Verringerung erfährt und ein Ersatz ohne erhebliche Schwierigkeiten nicht geschaffen werden

kann, so erfolgt eine Vergütigung nach den Satzungen der Seemannsordnung. Wird indessen auf See durch Erkrankung des einen eine Mehrleistung der anderen notwendig, so tritt allgemein keine Vergütigung ein. Auf Schleppern und Vergnügungsdampfern werden die Leute meistens in Tagelohn beschäftigt und arbeiten nach Erfordernis ohne Überstundenlohn.

Die Anheuerung.

Anheuerungen mit Selbstbeköstigung finden nicht statt. Für Bergelohn besteht kein fester Satz und es wird der Betrag für jeden einzelnen Fall dem Ermessen der Reederei anheimgestellt. Hierbei finden neben dem Werte des Objekts auch die aufgewendete Mühe und die bestandene Gefahr besondere Berücksichtigung.

Die Auszahlung der verdienten Heuer und des Überstundengeldes erfolgt nach Beendigung der Reise, sobald die Ladung gelöscht ist, auch dann, wenn der Mann nicht abgemustert wird und für die nächste Reise am Bord verbleibt. In diesem Falle erhält er gleichzeitig einen Vorschuß von einer halben Monatsheuer. Denselben Vorschuß erhält der Mann, wenn er neu auf einem Dampfer angemustert wird; auf Segelschiffen erhält er meistens eine ganze Monatsheuer voraus, weil die Segelschiffreisen länger dauern. Ist der Mann durchaus zuverlässig, so erhält er bei der Anmusterung seinen Vorschuß in bar. Ist dieses nicht zweifellos der Fall, so erhält er von dem Kapitän oder Heuerbaas für den Betrag eine Note, welche von der Reederei eingelöst wird, nachdem das Schiff 2 Tage in See ist, mitunter auch schon gleich nach Abgang des Schiffes aus dem Hafen. Wenn der Mann nicht ganz unbekannt oder vertrauensunwürdig ist, so löst der Heuerbaas die Note des Kapitäns häufig schon früher ein und zieht davon seine Heuergebühren ab. Eine Vorsicht hat sich hierbei als notwendig erwiesen, denn es ist kein sehr seltener Fall, daß der angemusterte Mann garnicht an Bord kommt. Dieser Fall wirkt besonders störend, wenn das Schiff kurz vor seiner Abreise steht. Dennoch wird ein solches Vergehen selten gerichtlich verfolgt, da der Kapitän hierzu meistens keine Zeit hat und auch die Unbequemlichkeiten des Verfahrens scheut.

Die Gebührentaxe der Heuerbaase ist polizeilich genehmigt und datiert vom 17. Mai 1901. Nach ihr hat der Heuerbaas zu beanspruchen für die Verheuerung eines Jungen oder Leichtmatrosen 3 Mark, eines Matrosen oder Heizers 4 Mark, eines 2. Steuermanns, Kochs oder Bootsmanns 5 Mark, eines 1. Steuermanns oder 2. Maschinisten 6 Mark und eines 1. Maschinisten 8 Mark. Diese Gebühren werden von den Leuten selbst getragen;

außerdem kann der Heuerbaas laut Taxe von der Reederei für einen Mann auf einem Dampfer 2 Mark, auf einem Segelschiff 1 Mark verlangen. Diese Gebührentaxe wird, was die Mannschaft anbetrifft, eingehalten, die Reederei bezahlt indessen gewöhnlich für den Mann 0,75 Mark und für den Offizier 1,50 Mark. In bekannten Geschäften erhält der Mann ebenfalls seine Vorschußnote eingelöst, muß dann aber einen Abzug gestatten, der nach Übereinkunft festgesetzt wird und je nach dem Risiko bis zu 3 Mark und mehr betragen kann. Die Anheuerung geschieht für die Reise, besteht aber ohne Kündigung auch für mehrere Reisen, bis zu 6 Monaten; dann muß aber im Heimatshafen eine neue Anmusterung erfolgen. Will der Mann die nächste Reise nicht mehr mitmachen, so hat er seine Kündigung anzubringen, ehe der Dampfer 24 Stunden im Heimatshafen liegt. Auf einigen Dampfern ist eine Kündigung schon beim Passieren von Hela erforderlich. Eine Kündigung des Kapitäns der Mannschaft gegenüber ist nicht gebräuchlich, er kann im Heimatshafen jeden Mann ohne Kündigung zu jeder Zeit entlassen. In Memel, Königsberg und Pillau besteht je ein Heuerbureau, in Danzig sind deren zwei vorhanden, die nach denselben Grundsätzen arbeiten. Mit den beiden letzteren ist je ein Zigarren- und Tabaksgeschäft verbunden, aus welchen nicht nur die angeheuerten Leute, sondern auch fast alle Seeleute Danzigs ihre Vorräte an Tabak entnehmen. Das Arbeitsfeld dieser beiden Heuerbaase ist getrennt. Einer derselben bemannt die auswärtigen Schiffe und Segelschiffe, der andere hat die Dampfer der hiesigen Reedereien. Im allgemeinen kann man diesen Leuten nichts Nachteiliges nachsagen; auch ist nicht bekannt, daß sie Mittel anwenden, in ihrem Interesse einen häufigen Wechsel der Besatzungen hervorzurufen. Das Geschäftsverfahren ist derart, daß sich der heuersuchende Schiffsmann bei dem Heuerbaas meldet. Dieser nimmt meistens sein Seefahrtsbuch an sich und trägt ihn in seine Liste ein, nachdem er sich die Adresse notiert hat. Der leutesuchende Kapitän wendet sich nun an seinen Heuerbaas, dieser benachrichtigt dann die Leute, die er in seiner Liste hat; es soll hierbei möglichst die chronologische Reihenfolge der Anmeldungen eingehalten werden, was indessen sehr häufig nicht der Fall ist. Die Liste wird von Zeit zu Zeit von der Polizei revidiert und unterzeichnet. Nach vorhergegangener mündlicher Vereinbarung erfolgt dann die Anmusterung auf dem Seemannsamte, bei welcher in den meisten Fällen der Kapitän selbst zugegen ist, besonders wenn es sich um einen größeren Teil der Mannschaft handelt. Bei Einzelmusterungen ist der Kapitän nur gegenwärtig, wenn er Zeit hat, sonst vertritt ihn der Heuerbaas. Runner werden in den Häfen Ost- und Westpreußens nicht gehalten, würden auch bei den hiesigen Verhältnissen keine Gelegenheit finden, ihre Tätigkeit zu

verwerten, denn es sind fast immer Leute genug vorhanden, um die vakanten Stellen zu besetzen; auch melden sie sich selbst bei den Heuerbaasen, ohne daß ein Druck auf sie ausgeübt werden darf. Es liegt daher auch keine Veranlassung vor, die Leute zur Desertion zu bewegen.

Durch die Einführung der neuen Heuertaxe ist im allgemeinen kein besonderer Unterschied im Heuerverfahren entstanden, denn die Gebühren waren schon früher ungefähr dieselben. Allerdings konnten sie, wenn das Angebot an Leuten den Bedarf überstieg, bedeutend höher werden, was jetzt nicht mehr möglich ist.

Die Auszahlung der verdienten Heuer und des Überstundengeldes geschieht bei der Abmusterung auf dem Seemannsamte durch den Kapitän, seltener durch den Heuerbaas. Das Guthaben eines jeden Mannes ist in seinem Abrechnungsbuche festgestellt. Er findet darin den Betrag des von ihm aufgenommenen Geldes und der verwendeten Klebemarken, ferner die Berechnung der gehabten Überstunden; über den Empfang muß er quittieren. Auf längeren Reisen wird nach Verlassen jeden Hafens dem Manne sein Abrechnungsbuch vorgelegt, auf kurzen Reisen mit Zwischenhäfen läßt sich dieser Modus nicht immer aufrecht erhalten, doch sind Klagen darüber noch nicht verlautbar geworden.

Bei der ersten Anmusterung eines Heizers in dieser Stellung wird darauf gesehen, daß er eine genügende Zeit vorher als Trimmer (Feuermann) gefahren hat, da sein Dienst eine gewisse Fertigkeit verlangt, die für den möglichst geringen Kohlenverbrauch bei gleichmäßiger Unterhaltung der Feuer von großer Wichtigkeit ist. Diese Fertigkeit ist aber nur durch längeren Dienst im Kesselraum zu erlangen.

Die Beschaffenheit der Kost

auf den Schiffen ist im allgemeinen gut, wenigstens werden berechtigte Klagen selten laut; sie sind dann auch meistens auf die mangelhafte Fähigkeit des Kochs zurückzuführen. Eine Speisetaxe besteht, dieselbe wird eingehalten oder es wird bei den Hauptnahrungsmitteln, besonders beim Brot, nach Bedürfnis verabreicht. Auf den meisten Schiffen wird außer dem Mittagbrot auch noch morgens und abends neben dem allgemein gebräuchlichen Kaffee und Tee auch noch warme Kost verabreicht, wenn der Koch die Fähigkeit hat, das ihm zu Gebote stehende tägliche Quantum Proviant in dieser Weise zu verwerten. Die Zubereitung wird, wenn auch nicht täglich, durch den Kapitän kontrolliert; auch wird sich jeder Mangel durch die Klagen der Mannschaft sehr bald bemerkbar machen. Für die

gute Erhaltung des Proviants wird möglichst Sorge getragen; auch macht dieses auf unseren Schiffen keine Schwierigkeiten, da auf den nur kurzen Reisen eine Erneuerung des Proviants und frischen Wassers sehr häufig stattfindet. Auf den Dampfern erhält der Kapitän für Beköstigung pro Mann und Tag ein Fixum von 1,75 Mark für den Offizier und für den Schiffsmann 1,25 Mark. Diese Vergütigung genügt, um die Leute gut zu verpflegen; unter Umständen wird auch eine Ersparnis dabei möglich sein, besonders wenn in einzelnen Häfen (russischen und schwedischen) der Proviant billiger eingekauft werden kann, ohne dadurch der Mannschaft ihr Recht zu schmälern. Der Koch hat nicht Gelegenheit, zum eigenen Vorteil die Leute zu beeinträchtigen; denn wenn er auch Verwalter des Proviants ist, so steht er doch unter zu scharfer Kontrolle des Kapitäns. Anspruch auf Spirituosen haben die Leute nicht, es wird ihnen dennoch, besonders bei schlechtem Wetter, ein Quantum verabfolgt. Sonntags gibt es auf einigen Schiffen mittags eine Flasche Bier, im Mittelmeer Wein; auch erhalten die Leute hier eine dem Klima entsprechende Kost. Auf den verhältnismäßig kurzen Reisen unserer Dampfer kann ein Knappwerden des Proviants schwerlich vorkommen; es würde dann aber eine entsprechende Vergütigung für die erlittene Entbehrung eintreten müssen.

Das Logis der Mannschaft

befindet sich fast auf allen Dampfern auf Deck im Vorderteil des Schiffes unter der Back; der Luftraum für den Mann ist reichlich bemessen. Die Ventilation läßt indessen bei schwerem Wetter zu wünschen übrig, weil dann das Schiff vorne meistens unter Wasser liegt und jede Öffnung verstopft werden muß. Die Schlafstellen sind für die Decksmannschaft und das Maschinenpersonal fast überall getrennt. Es erscheint dieses zweckmäßig, denn die verschiedene Wacheinteilung würde sonst Störung verursachen, auch würden Unzuträglichkeiten entstehen wegen der oft recht schmutzigen Arbeitskleidung der Heizer und Feuerleute. Für die Reinigung der Logisräume haben die Leute selbst zu sorgen. In den meisten Fällen ist dies die Arbeit der Jungen; auch halten die Offiziere und Matrosen auf möglichste Sauberkeit. Auch in den Heizerräumen wird auf Reinlichkeit gehalten und gedrungen. Besondere Räumlichkeiten zum Ablegen der schmutzigen Kleider sind meistens nicht vorhanden, ebensowenig besondere Wasch- und Baderäume. Klosetts sind vorschriftsmäßig überall vorhanden und genügend abgesondert, auch wird auf deren Reinlichkeit gehalten. Die Logisräume erhalten nur selten einen frischen Anstrich, auch würde eine Desinfektion derselben nur

nach Krankheitsfällen vorgenommen werden. Lampenräume und Farbenspinde sind stets davon getrennt. Ventilation kann genügend geschaffen werden, wird aber bei schwerem Wetter und Winters der Wärme wegen vielfach geschlossen.

In leichten Krankheitsfällen verbleibt der Mann im Logis, nur in schweren Fällen wird er abgesondert. Die Kojen liegen einfach oder zweifach übereinander, getrennt sind sie nur dann, wenn die Raumeinrichtung es verlangt.

Krankenpflege.

Wird ein Mann in See krank, so verbleibt er einstweilen im Logis und wird vom Kapitän oder Steuermann behandelt.. Beide müssen dazu befähigt sein, denn sie haben beim Schulbesuch, sowohl in der Steuermanns- als auch in der Kapitänsklasse einen Kursus in der Heilkunde durchgemacht und auch darüber eine Prüfung ablegen müssen; darin wird besonders die Heilung von Verletzungen und Geschlechtskrankheiten berücksichtigt. An Medikamenten sind meistens mehr wie genügend am Bord. Die Seeberufsgenossenschaft schreibt eine Medizinkiste mit bestimmt bezeichneten Medikamenten und Instrumenten vor. Alle Jahre wird die Kiste von einem Arzte auf ihren Inhalt geprüft, und angeordnete Erneuerungen müssen ausgeführt werden. In den meisten Fällen verderben die Medikamente und müssen dann immer wieder durch neue ersetzt werden. Bei schweren Krankheitsfällen, die eine unmittelbare Gefahr für das Leben mit sich bringen, wird, wenn möglich, der nächste Hafen angelaufen, um den Kranken dort in ein Krankenhaus abzusetzen. Bei Krankheitsfällen im Hafen wird der Patient in ein Krankenhaus geschafft und dort bis zum Abgange des Schiffes behandelt. Es bleibt dann dem Urteil des betreffenden Arztes überlassen, ob der Mann im Krankenhause verbleiben muß oder die Reise mit dem Schiffe fortsetzen darf. Einen Einfluß auf dieses Urteil hat der Kapitän nicht und versucht auch nicht einen solchen auszuüben. Hilfskassen für Seeleute bestehen hier nicht und wären auch nur in Anspruch zu nehmen für einen Krankheitsfall am Lande, wenn der Mann nicht angemustert ist, oder wenn er sich die Krankheit oder den Unfall durch eigenes Verschulden am Lande zugezogen hat. Für andere Krankheiten und Unfälle tritt die Reederei, event. die Unfallversicherung ein.

Da unsere Schiffe nur kurze Reisen in europäischen Gewässern machen, wo Wasser und Proviant stets erneut und frisch verabreicht wird, so kommen Krankheiten wie Skorbut, Beriberi, Dissenterie und ähnliche nicht vor.

Sterbefälle sind außerordentlich selten, auch innerliche Krankheiten kommen nur selten vor; weil die Seeleute meistens junge kräftige Leute sind, treten Todesfälle nur infolge von Unglücksfällen ein. Der Matrose ist meistens im Alter von 45 Jahren verbraucht; er fährt dann vielleicht noch einige Jahre als Bootsmann und muß dann eine Beschäftigung am Lande suchen. Für Rettung der Mannschaft bei Schiffsverlust auf See ist insofern gesorgt, als Korkwesten, der Anzahl der Mannschaft entsprechend, am Bord vorhanden und auch leicht erreichbar sind. Ebenso sind einige Rettungsringe zum Zuwerfen für „Mann über Bord" stets bereit. Ein Boot hängt in den Davids, klar für den Gebrauch und bereit, in möglichst kurzer Zeit zu Wasser gelassen zu werden. Bootsmanöver werden jedoch nur sehr selten gemacht. Bootsraum ist für die ganze Mannschaft genügend vorhanden; auch wird auf allen Schiffen für den guten, stets gebrauchsfertigen Zustand der Böte gesorgt.

Die Rechtsverhältnisse der Seeleute

regelt die Seemannsordnung. Nach ihr steht der Schiffsmann unter der Disziplinargewalt des Kapitäns, diese ist indessen eine ziemlich beschränkte. Tatsächlich hat der Kapitän nur eine moralische Gewalt über seine Leute. Wohl enthält die Seemannsordnung Strafbestimmungen für gewisse strafbare Handlungen; die Feststellung der Strafe liegt aber in Händen des Seemannsamtes. Der Kapitän in eigener Person notiert im Schiffsjournal den Tatbestand der strafbaren Handlung und muß, wenn die Sache Wirkung haben soll, dem betreffenden Manne die Eintragung vorlesen. Bei der Abmusterung vor dem Seemannsamte versucht dieses einen Vergleich herzustellen. Mitunter wird die Sache ganz niedergeschlagen, meistens aber setzt das Seemannsamt eine Geldstrafe fest, die sich nach der Schwere des Vergehens richtet, selten aber 5 Mark überschreitet. Ist der Schiffsmann mit dem Ausgleich zufrieden, so bezahlt er die Strafe; ist dieses nicht der Fall, so wird die ganze Sache dem Amtsgericht übergeben und der Richter setzt die Strafe fest. In den allermeisten Fällen erledigt sich die Sache vor dem Seemannsamte, denn der Mann weiß, daß, wenn sein Vergehen nach dem Buchstaben des Gesetzes bestraft werden sollte, er wahrscheinlich schlimmer dabei fahren würde.

Die von dem Seemannsamte eingezogenen Strafgelder kommen in das Sammelschiffchen des Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger oder auch in eine Schifferarmenkasse (in Danzig St. Jakobsstift). In vielen Fällen, wenn die Eintragung auch vorschriftsmäßig in das Schiffsjournal gemacht worden

ist, der betreffende Schiffsmann aber weiter keine Veranlassung zur Unzufriedenheit gibt oder sich auch recht tüchtig in seinem Berufe erweist, wird von dem Kapitän kein Strafantrag beim Seemannsamte gestellt und die Sache bleibt vergessen.

Durch die neue Seemannsordnung, die mit dem 1. April 1903 in Kraft treten soll, ist der Schiffsmann in seinem Verhältnis zum Kapitän und in seiner ganzen Stellung am Bord mehr gesichert und besser gestellt als heute. Ein Bedürfnis hierzu hat sich in unseren östlichen Häfen niemals dringend geltend gemacht.

Körperliche Züchtigungen kommen nicht mehr vor, wenigstens ist in den letzten Jahren weder vom Deck- noch vom Maschinenpersonal irgendwelche Klage laut geworden.

Das Seemannsamt setzt sich zusammen aus einem Vorsitzenden (in Danzig Regierungsassessor, sonst Lotsenkommandeur), einem Sekretär und einem sachverständigen Beisitzer nebst seinem Stellvertreter. Letztere beiden sind ältere Kapitäne; dieselben fungieren beim Sühneversuch als Schiedsrichter. Der Vorsitzende tritt nur in Tätigkeit bei schweren Straffällen oder wenn die Parteien sich nicht einigen können und die Sache dem Gericht übergeben werden muß.

Das Seemannsamt erhält und besoldet sich selbst durch die Musterungsgebühren, die von den Reedereien mit 75 Pfg. für den angemusterten Mann und mit 3 oder 6 Mark für Anfertigung einer Musterrolle entrichtet werden. Die Stempelkosten für die Musterrolle hat das Seemannsamt zu tragen (50 Pfg. bis 1 Mark 50 Pfg.).

Wohlfahrtseinrichtungen

für den Schiffsmann bestehen nicht. Für alte bedürftige Kapitäne und deren Witwen ist durch milde Stiftungen teilweise gesorgt, aus denen sie, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind, Unterstützungen und auch freie Wohnung erhalten (Linksche Stiftung und St. Jakobs-Hospital). Außerdem besteht eine Steuermannssterbekasse für Kapitäne und Steuerleute mit bedeutendem Vermögen und recht günstigen Bedingungen. Krankenkassen für Seeleute gibt es nicht, weil diese sich wegen der Haftbarkeit der Reederei und der Seeberufsgenossenschaft für genügend geschützt halten. Eine Effektenversicherung für Seeleute hat früher bestanden, wurde aber vor 2 Jahren wegen Mangel an Beteiligung wieder aufgegeben. Man geht aber mit der Absicht um, bei der Danziger Reederei Aktiengesellschaft (Th. Rodenacker) wieder eine solche Versicherung einzurichten.

Es bestehen sonst weiter keine anderen Hilfskassen, auch gibt es keine Reederei-Pensionsberechtigung oder Fürsorge für Witwen und Waisen des niederen Seemannes.

Sittliche Zustände und persönliche Verhältnisse.

Ein allgemein gültiges Urteil über die sittlichen Zustände der Seeleute läßt sich für unsere Provinzen, in denen die seemännische Bevölkerung nur gering ist, nicht aufstellen; es kommt hauptsächlich auf die individuelle Veranlagung an. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Seemann bei kurzem Aufenthalt am Lande größeren Versuchungen auf seine moralische Standhaftigkeit ausgesetzt ist als der Landarbeiter, denn die durch Erziehung wenig an Selbstbeherrschung gewöhnte Natur verlangt nach Entschädigung für eine längere Zeit der Entbehrung in vieler Hinsicht. Solchen Versuchungen zu widerstehen wird um so schwerer, da die ausgezahlte Heuer einige Zeit vorhält und von allen Seiten Gelegenheit zu Ausschweifungen reichlich geboten wird. Man findet daher die Besatzungen eingekommener Schiffe häufig scheinbar auf einer sittlich recht niedrigen Stufe, besonders da die Leute auf See nicht an Alkoholgenuß gewöhnt sind. Die Sache ändert sich aber recht bald, so daß man bei unseren Seeleuten, die längere Zeit im Hafen oder am Lande sind, kaum einen ausgeprägten Hang zur Ausschweifung findet; besonders nicht bei solchen, die verheiratet sind. Es ist dabei festzustellen, daß die Seeleute aus den Küstendörfern im allgemeinen sittlich höher stehen und mehr zur Sparsamkeit neigen, als diejenigen aus den größeren Hafenstädten. Eine Vorliebe für geistige Getränke bis zu einem gewissen Grade, wird man, mit wenigen Ausnahmen, bei allen Schiffsleuten vorfinden.

Die Seemannsmission ist auch in unseren Häfen tätig und ist ihre gute Wirkung nicht zu verkennen. Es kommt hierbei viel auf die ausführende Person an, wie dieselbe es versteht, mit den Seeleuten umzugehen. Die Diakonen werden von den Leuten gerne an Bord genommen, denn unsere Seeleute sind im Grundton fromm wie dieses aus ihrer Lebensweise unter Gefahren, beständig im Kontakt mit der Natur und ihrer gewaltigen Kraft wohl erklärlich ist. Die Reedereien begünstigen die Mission und leisten auch gelegentlich einen Beitrag zu deren Unterhaltung, jedoch nicht in dem Maße, wie es wünschenswert wäre. Kapitäne und Offiziere sind im allgemeinen Freunde der Mission und gewähren gerne den Besuch des Diakons am Bord während der Freizeit. In Danzig hat sich vor 3 Jahren ein Komitee gebildet zwecks Gründung eines Seemannsheims. Den Vorsitz führt Pastor Stengel und zu den Mitgliedern gehören höhere Geistliche,

Reeder und ein Navigationslehrer. Es ist gelungen, ein passendes Lokal als Seemannsheim zu finden und einen Diakonen anzustellen, der die Pflicht hat, die Seeleute auf den Schiffen zu besuchen und dieselben abends im Seemannsheim in passender Weise zu unterhalten. Die Seeleute besuchen gerne dieses Seemannsheim, viele werden davon abgehalten, in die Kneipe zu gehen, und ein günstiger Einfluß ist in vielen Fällen nicht zu verkennen. Von dem Maschinenpersonal wird das Seemannsheim weniger besucht.

In dem Seemannsheim befindet sich eine Bibliothek, die bereits eine ganz stattliche Ausdehnung gewonnen hat. Sie besteht meistens aus Büchern belehrenden und unterhaltenden Inhalts, besonders sind Jahrgänge von Journalen vertreten. Alle diese Bücher sind als Geschenke dem Seemannsheim zugegangen und werden von dem Diakon verwaltet. Die Seeleute machen ausgiebigen Gebrauch von der Bibliothek, nicht nur im Seemannsheim selbst, sondern sie erhalten auch in einer dazu angefertigten Tasche eine Anzahl dieser Bücher mit auf die Reise. Nach Rückkehr in den Hafen werden die Bücher zurückgeliefert und gegen neue umgetauscht. Diese Einrichtung ist von großem Segen, denn sie hält auch in ausländischen Häfen die Leute davon zurück, sich während der Freizeit in Schanklokalen aufzuhalten. Auch Kapitäne und Offiziere machen Gebrauch von dieser Einrichtung.

Ein geselliges Verhältnis zwischen Offizieren und Mannschaften besteht nicht, dennoch ist der Umgangston zwischen Vorgesetzten und Untergebenen ein guter, solange nicht Mißhelligkeiten eintreten und das gute Einvernehmen stören. Da die Reisen meistens nur kurz sind, so wird ein solcher Übelstand bald durch Entlassung des Schuldigen beseitigt. Das kameradschaftliche Verhältnis unter den Leuten selbst ist zum größten Teil ein recht gutes; auch haben die Vorrechte der Vollmatrosen den Jungen gegenüber fast ganz aufgehört. Der Klassengeist der Matrosen hat viel eingebüßt; es liegt dieses wohl hauptsächlich darin, daß die Dampfermatrosen an Tüchtigkeit, und demnach auch an Selbstbewußtsein, den früheren Segelschiffsmatrosen weit nachstehen. Daher findet auch der sozialdemokratische Geist, der aus der Lohnarbeiterschaft vom Lande her weht, fruchtbaren Boden bei den Seeleuten; sie machen gelegentlich gemeinsame Sache mit den Genossen am Lande. Hierzu gesellt sich der Einfluß des Seemannsverbandes; wenngleich hier auch noch keine besonderen Abteilungen bestehen, so sorgen doch gelegentlich Agitatoren und Schriften, besonders „Der Seemann“ für die Ausstreuung und Pflege ihrer Saat. Schon in ausländischen Häfen werden diese Schriften kostenlos am Bord der Schiffe an die Mannschaft verteilt, und jeder Junge wird schon auf der ersten Reise fast gezwungen, dem Verbande beizutreten und wenigstens seinen Beitrag zu bezahlen.

Von dem Heizerpersonal hält sich der Matrose gern gesondert; und es besteht auch während der Reise zwischen beiden Kategorien selten Gemeinschaft. Eine Tendenz des gemeinsamen Wirkens zur Förderung ihrer Interessen hat sich hier bei den Offizieren und Maschinisten noch nicht bemerkbar gemacht; dieses liegt wohl an der geringen Zahl derselben und dem Mangel an Gelegenheit, öfters zusammen zu kommen. Die Kapitäne selbst haben meistens einen recht schwierigen Stand ihren Leuten gegenüber, und es ist öfters recht schwer, Ordnung und Disziplin an Bord aufrecht zu erhalten, da dem Kapitän fast nur eine moralische Macht seiner Mannschaft gegenüber zu Gebote steht. Durch die neue Seemannsordnung wird in manchen Punkten die Stellung noch schwieriger.

Das Verhältnis der Kapitäne zu ihren Reedern hängt ganz von der Persönlichkeit der letzteren ab. In Danzig besteht eine größere Reederei, die ihre Kapitäne leicht entläßt. Bei den übrigen Reedereien in West- und Ostpreußen stehen die Kapitäne fast alle in einem bewährten Vertrauensverhältnis zu ihren Reedern, und dieses umsomehr, wenn sie selbst Mitreeder in den von ihnen geführten Schiffen sind.

Das häusliche Leben der verheirateten Schiffsleute gestaltet sich im allgemeinen ganz günstig. Der Mann ist während der längsten Zeit im Dienste auf See und verdient gerade genug, um seine Frau und die kleineren Kinder zu ernähren. Es sind nur wenige Fälle, wo in den Städten die Frau als Näherin oder Wäscherin in und auch außer dem Hause mit verdienen hilft. Auf den Dörfern hat die Frau die kleine Gartenwirtschaft zu besorgen. Die Wohnungen in den Städten bestehen meistens aus Zimmer, Kammer und Küche. In Danzig kommen nur Wohnungen in den Vorstädten in Betracht und diese kosten 12 bis 15 Mark monatlich. Es besteht hierbei in den verschiedenen Klassen der Schiffsleute und Schiffsarbeiter kein bemerkbarer Unterschied. Kinder müssen verdienen helfen, sobald sie über das schulpflichtige Alter hinaus sind. Man findet aber doch unter den Angehörigen der Schiffsleute im allgemeinen bessere Elemente als unter denen der Land- und Fabrikarbeiter. Auch herrscht ein gewisses Klassenbewußtsein in den Familien der Seeleute; so findet man unter den Fabrikarbeiterinnen selten Töchter von Seeleuten.

Das Deckpersonal sowie Zimmerleute, Köche und Stewarts rekrutieren sich fast nur aus der heimischen Küstenbevölkerung, während das Maschinenpersonal vielfach aus dem Binnenlande stammt. Feuerleute und Trimmer werden aus allen Arbeiterkreisen genommen, bleiben aber meistens nicht lange in Schiffsdiensten, sondern suchen wieder Beschäftigung am Lande.

Die Heizer sind mehr beständig und vielfach lange befahrene Männer. Im Besitze einiger Intelligenz, versuchen sie auch wohl das Maschinistenexamen 4. Klasse zu machen. Hierbei ist es auffallend, wie wenige von diesen Leuten eine kaum mittelmäßige Volksschulbildung besitzen. Auch ist es merkwürdig, daß ein großer Teil von ihnen wegen irgend eines körperlichen Fehlers militärfrei ist. Das Deckpersonal beginnt seine seemännische Laufbahn, sobald das schulpflichtige Alter überschritten ist, als Junge. Es wird indessen häufig recht schwer, einen unbefahrenen Mann am Bord anzubringen. Einmal am Bord bleibt der Junge meistens Seemann und avanciert sehr bald zum Jungmann, Leichtmatrosen und Vollmatrosen. Eine große Zahl der Seeleute gibt dann später die Seefahrt auf und sucht eine freiere Beschäftigung am Lande. Diejenigen aus den Küstendörfern werden Fischer und fahren dann nur gelegentlich einmal wieder eine Reise zur See. In den Hafenstädten werden sie Schiffsarbeiter oder arbeiten auch auf Schiffswerften und Flußdampfern. Auch bei diesen kommt es vor, daß sie öfters wieder im Sommer eine oder mehrere Seereisen machen. Sie werden fast alle zur Kriegsmarine eingezogen, kapitulieren aber nur sehr selten.

Die Entwicklung vom Matrosen zum Steuermann und Kapitän findet in normaler, gesetzlich vorgeschriebener Weise statt, nur ist es nicht mehr möglich, die für die Zulassung zur Steuermannsprüfung vorgeschriebenen 12 Monate Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen auf einheimischen Schiffen zu absolvieren, da es hier fast gar keine Segelschiffe mehr gibt. Die jungen Leute müssen daher, um diese Bedingung zu erfüllen, nach Hamburg oder Bremen gehen und bleiben dann häufig dort. Bis zur Ablegung der Steuermannsprüfung bekommen die Seeleute militärischen Ausstand und werden dann als Einjährig-Freiwillige zur Marine eingezogen. Reserveoffiziere werden nur wenige, weil sie wohl tüchtige Seeleute und auch gute Navigateure sind, doch aber meistens die allgemeine Bildung entbehren, die für einen Reserveoffizier notwendig ist. Der Mangel dieser Qualität bietet aber durchaus kein Hindernis für das weitere Emporsteigen zum Kapitän. Es wird im Gegenteil die Verpflichtung zu den notwendigen Übungen hindernd im Wege stehen. Die Stellung als Steuermann ist im allgemeinen keine Lebensstellung, denn man findet hier nur sehr wenige alte Steuerleute. Dieselben werden entweder Seelotsen oder finden vielleicht auch eine Stellung am Lande in Schiffahrtsbetrieben oder Fabriken; meistens aber avancieren sie bei der nötigen Tüchtigkeit zu Kapitänen, wenn auch mitunter 10 Jahre vergehen, ehe ihnen die Führung eines Schiffes anvertraut wird. Rascher erreichen sie bei einigen Reedereien dieses Ziel, wenn sie etwas Vermögen haben und mit einreeden können.

Desertionen fanden in dem letzten Jahre bei den kurzen Reisen unserer Dampfer fast gar keine statt, und deshalb sind auch die hiermit verbundenen Übelstände nicht vorhanden. Es liegt das an der allgemein arbeitslosen Zeit, in der jeder seine Stellung gerne festhält; außerdem ist ein Unterschied in der Höhe der Heuer hier und im Auslande kaum noch vorhanden; auch ist die Behandlung der Leute auf unseren Schiffen besser als irgendwo anders.

Veränderungen in den Verhältnissen.

Die Verdrängung der Segelschiffe durch Dampfschiffe und der hölzernen Schiffe durch eiserne hat in den letzten 25 Jahren eine vollkommene Veränderung der seemännischen Verhältnisse hervorgerufen, die für unsere östlichen Provinzen wenig günstig gewesen ist. Wohl hat man auch hier sich den Verhältnissen anzupassen gestrebt. Die ursprünglich kleinen Dampfer haben größere Dimensionen angenommen, die maschinellen Einrichtungen sind durch Erneuerung der Kesselanlagen und Vergrößerung der Dampfzylinderzahl der Neuzeit entsprechend, für geringeren Kohlenverbrauch und größere Kraftentwicklung hergerichtet. Auch die Bauart und Einrichtung der Dampfer hat sich den hiesigen Verhältnissen möglichst vorteilhaft angepaßt. So hat man für Balkenladungen möglichst große zusammenhängende Räume geschaffen, den Ladeluken eine größere Länge gegeben und auf Deck viel freien Raum gelassen, um eine recht große Decklabung von Balken aufnehmen zu können. Infolge der Einrichtung von Dampfwinden ist die Zeitdauer des Ladens und Löschens eine viel kürzere geworden. Denn wenn ein Segelschiff zum Einnehmen seiner Ladung 3 Wochen gebrauchte, so nimmt heute ein Dampfer dasselbe Quantum in kaum 3 Tagen über. Hierzu trägt allerdings auch die größere Übung der Stauer und das schnellere Heranschaffen der Ladung mit bei.

Da keine Segel oder nur wenige Schratsegel gefahren werden, um bei schwerem Wetter das Schlingern des Schiffes etwas zu mindern, so ist die Takelage überflüssig geworden und die kurzen Masten sind nur noch vorhanden zur Anbringung der Lade- und Löschvorrichtungen und der Toplaterne. Mit dem Verschwinden der Takelage ist auch der Bestand der tüchtigen Segelschiffsmatrosen verloren gegangen. Die Anforderungen an einen Matrosen bestehen heute nur in der Fähigkeit zu steuern, die wenigen Segel zu setzen und zu bergen und das Ladegeschirr zu bedienen. Diese Kenntnis kann er sich im Laufe eines Jahres aneignen, während früher am Bord der Segelschiffe etwa 3 Jahre dazu nötig waren, um den vielseitigen Anforderungen an einen Matrosen zu genügen. Demnach bekommen die wenigen

Segelschiffe, die unsere Häfen besuchen und ihre Mannschaft erneuern müssen, meistens nur minderwertiges Matrosenmaterial an Bord. Da der Matrose selbst keine schwere Lehrzeit durchgemacht hat und auch nichts besonderes leisten kann, so ist auch seine Autorität und der Unterschied zwischen den einzelnen Chargen im Verkehr am Bord sehr geschwunden. Der Junge mit kräftiger Faust, der etwas steuern kann, genießt dieselben Vorrechte, die früher nur der Matrose für sich in Anspruch nahm.

Noch vor 15 bis 20 Jahren kamen zur Frühjahrszeit, wenn die Segelschiffahrt begann, Tausende von Seeleuten aus den Küstenbezirken nach den Häfen, um Heuern zu suchen. Die ganze Mannschaft fand mit wenig Veränderung immer wieder Stellung auf demselben Schiff, blieb dann bis zum Herbst am Bord, um, wenn das Schiff in den Heimatshafen zurückkehrte und in Winterlager legte, wieder den Winter über in der Heimat zu verbleiben. Die jetzige Dampferflotte in unseren Provinzen braucht noch nicht den zehnten Teil der früheren Segelschiffbemannung; nicht nur, weil die Zahl der Schiffe eine geringere geworden ist, sondern auch, weil sie mit geringerer Deckmannschaft fahren. Der Zuzug der Seeleute aus den ländlichen Küstengebieten hat fast ganz aufgehört, dieselben gehen entweder nach Hamburg oder haben sich andere Gewerbe gesucht. Die heutigen wenigen Matrosen wohnen in den Städten selbst oder in den Ortschaften in der Nähe derselben. Wenn auch die Matrosenheuern im Laufe der letzten 25 Jahre um etwa 15 bis 20% gestiegen sind, so sind doch die Verhältnisse der Leute keineswegs besser geworden, denn abgesehen von den überhaupt teurer gewordenen Lebensbedürfnissen hat der Seemann bei den kurzen Dampferreisen viel mehr Gelegenheit, Geld auszugeben, und die Verdienstzeit wird häufiger unterbrochen.

Die große Seglerflotte der beiden östlichen Provinzen ist fast ganz verschwunden. Die größeren Schiffe sind entweder verloren gegangen, oder sie wurden an das Ausland verkauft (meistens nach Norwegen). Die kleineren wurden zu Leichterfahrzeugen umgearbeitet und werden noch als solche in den Häfen verwendet. Überladungen von Schiffen dürften hier kaum festzustellen sein, wenigstens ist ein Unglücksfall hierauf nicht zurückzuführen gewesen. Immerhin wird aber doch eine Tiefladelinie, der Eigenart jedes Schiffes angepaßt, für wünschenswert gehalten. Eine Mindestladelinie würde hier für unsere Dampfer überflüssig sein. Schiffsjungenschulschiffe gibt es hier keine, wenngleich ein solches wohl angebracht wäre, weil sonst die für einen Seemann durchaus notwendige Ausbildung auf einem Segelschiffe hier nicht mehr zu erlangen ist. Dieses ist auch die Ursache, daß es an tüchtigen Matrosen mangelt. Wenn auch die Anforde-

rungen an die Fähigkeiten eines Matrosen auf unseren Dampfern keine großen sind, so ist doch ein ungelernter Arbeiter auf See ziemlich wertlos, wie dieses ja auch bei den unbefahrenen Jungen ersichtlich ist.

Bei der Maschinenarbeit ist ebenfalls, selbst bei den Feuerleuten, eine gewisse Sachkenntnis notwendig, verbunden mit Seefestigkeit, die im Maschinenraum schwerer zu erlangen ist als auf Deck. Deshalb sind auch hier ungelernte Arbeiter auf ihren ersten Reisen wenig anwendbar.

Die Stärke der Bemannung hat kein bestimmtes Verhältnis zur Größe des Schiffs, nur ist festzustellen, daß bei großen Schiffen die Zahl der Mannschaft im Verhältnis geringer ist als bei kleineren. So hat das eine von den beiden Danziger Segelschiffen, außer Kapitän und Steuermann, eine Besatzung von 8 Mann (1 Mann auf 47 Reg.-Tonnen). Das andere, doppelt so groß, führt nur 10 Mann (1 Mann auf 72 Reg.-Tonnen). Es liegt dieses in diesem Falle an der besseren technischen Einrichtung des letzteren für die Kraftverwertung der Mannschaft (Patentblöcke und Ankerspill). Bei den Dampfern schwankt das Verhältnis der seemännischen Besatzung, die Offiziere abgerechnet, von 67 bis 160 Reg.-Tonnen auf 1 Mann. Beim Maschinenpersonal liegt das Verhältnis, die beiden Maschinisten abgerechnet: 75 bis 130 indizierte Pferdestärke der Maschine auf einen Mann. Auch hier liegt das abweichende Verhältnis in der mehr oder weniger bequemen Einrichtung der Arbeitsvorrichtungen und auch in dem Umstande, daß größere Schiffe im Verhältnis geringere Mannschaft gebrauchen als kleinere. Mit flüssiger Feuerung ist auf unseren Schiffen noch kein Versuch gemacht worden.

Organisation.

Der „Seemannsverband in Deutschland" hat hier wiederholt durch Agitatoren Mitglieder zu werben gesucht und auch einige Erfolge erzielt, nicht nur in unseren Häfen allein, sondern auch auf unseren Schiffen im Auslande. Da die Beiträge immer ziemlich regelmäßig eingezogen werden, aber ein merkbarer Nutzen der Mitgliedschaft noch nicht eingetreten ist, hat der Eifer bei den Seeleuten nachgelassen und in letzterer Zeit sind viele aus dem Verbande ausgetreten. Im Mai 1901, als in unseren Häfen die Schiffsarbeiter streikten, wurden Anstrengungen gemacht, auch die Seeleute in den Streik hineinzuziehen. Dieser kam jedoch nicht zum Ausbruch, weil die Reedereien schon vorher eine Erhöhung der Heuern um etwa 5 Mark bewilligt hatten und sonst keine Veranlassung zu einem Streik vorlag. An dieser Heuerverbesserung hat auch im selben Maße das Heizerpersonal teilgenommen. Die Offiziere haben niemals irgendwelche Absicht gezeigt, sich

an einem Streik zu beteiligen. Die Stauer haben durch den Streik keine Vorteile von ihren Stauermeistern erreicht. In nächster Zeit, in der eine Besserung unserer außerordentlich ungünstigen Frachten kaum zu erwarten ist, dürfte der Versuch zu einem Streik nicht unternommen werden, da die Arbeitslosigkeit schwer auf allen Arbeiterklassen lastet. „Der Seemann" wird außer von den Mitgliedern des Verbandes wenig von den Seeleuten gelesen. Von einigen Reedereien wird er gehalten, um über die Tätigkeit der Redaktion orientiert zu bleiben. Die Maschinisten haben vor ganz kurzer Zeit in Danzig einen Maschinistenverein gegründet, dessen Vorsitzender ein aktiver Maschinist 2. Klasse ist. Der Verein hat den Zweck, die Interessen der Maschinisten am Bord zu wahren, richtet seine Tendenz daher hauptsächlich gegen den Kapitän und die Schiffsoffiziere. Augenblicklich steht auf der Tagesordnung, dahin zu wirken, den Kapitän zu veranlassen, während eines Aufenthaltes des Schiffes im Heimatshafen für eine längere Zeit, den 1. Maschinisten am Bord zu behalten, gegen den bisherigen Gebrauch, ihn zu entlassen, und den 2. Maschinisten in Heuer zu belassen. Auch ein größerer Teil des unteren Maschinenpersonals gehört dem Deutschen Seemannsverbande an und liest den „Seemann". Diese Zeitschrift hat jedoch in letzter Zeit an Einfluß auf unsere Seeleute verloren, weil in ihr bekannte Vorgänge auf unseren Schiffen in entstellter Darstellung veröffentlicht wurden.

Danzig, den 11. Juni 1902.

Die Lage der im britischen Kauffahrteidienste beschäftigten Personen.

Von

Henry W. Macrosty, B. A.

„Die Verhältnisse und Zustände des Seedienstes unterscheiden sich tatsächlich derart von jeder auf dem festen Lande betriebenen Beschäftigung, daß unter obwaltenden Umständen von einem auf gleicher Grundlage geschlossenen Vertrage zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern nicht die Rede sein kann. Sachkundige Zeugenaussagen aus Anlaß einer Erhebung über die Reederei ergeben, daß bei der Abmusterung einer geeigneten Schiffsmannschaft eine ganze Reihe von in Frage kommenden Punkten, wie z. B. Auftakelung, Segelfläche, Steuerung, Ankerwinden, Zahl der Feuerstellen, Kohlenverbrauch, Platz für Kohlenbunker u. s. w. mit keinem Worte erwähnt werden. Der Seemann kann bei Unterzeichnung des Vertrages weder über alle bezeichneten einschlägigen Punkte, noch über die Ausdehnung der von ihm geforderten Arbeitsleistung hinreichende Kenntnis besitzen, und es gibt für ihn tatsächlich kein Gesetz, das er anrufen kann. Es gereicht der großen Menge der Reeder zur Ehre, daß sie sich ihre Stellung gegenüber dem Seemann nicht häufiger zu Nutze machen. Ein derartig redliches Verhalten darf aber kaum von jedem einzelnen Mitgliede einer großen Körperschaft erwartet werden, und somit fällt dem Staate die Aufgabe zu, mit einer Fürsorge einzutreten in Fällen, in denen der Seemann sich nicht selbst zu helfen vermag."

Dieser Auszug aus dem Bericht des im Jahre 1894 zur Begutachtung der Bemannung von Kauffahrteischiffen berufenen Ausschusses spiegelt die zur Zeit geltenden Anschauungen über das Verhältnis des Staates dem Seemann gegenüber aufs klarste wieder; diese sind in einer 175 Abschnitte umfassenden Verordnung über das Kauffahrteiwesen zum Ausdrucke gebracht.

Das Kauffahrteigesetz (Merchant Shipping Act) vom Jahre 1894 umfaßte die gesamte, bis dahin über den Gegenstand veröffentlichte Gesetzgebung und kann noch heute als deren hauptsächlichste Quelle gelten.

Die dem Seemanne zu zahlende Heuer, sowie die Dauer der Arbeitszeit bleiben private Vereinbarung, die Höhe der Bemannung dagegen, vielleicht der wichtigste Punkt für den Seemann, bleibt dem Übereinkommen

zwischen Reeder und Kapitän überlassen. Art und Weise der Ablösung jedoch, Bestimmungen über die Beköstigung, über angemessene Räumlichkeiten, gesundheitliche Einrichtungen, Disziplin und eine Menge anderer Einzelheiten sind gesetzlichen Bestimmungen unterworfen.

Staatliche Einrichtungen.

Die Ausführung der Bestimmungen der „Merchant Shipping Act“ untersteht der Kauffahrteiabteilung im Reichshandelsamte zu London.

Einrichtungen örtlicher Art sind die Ortsseeämter (Local Marine Boards) und die Kauffahrteibehörden (Mercantile Marine Offices). Über Ort der Niederlassung und Bereich der Wirksamkeit der einzelnen Seemannsämter bestimmt das Reichshandelsamt (Board of Trade). Mitglieder dieser Behörden sind a) der Bürgermeister oder der Vorsteher des Gemeinderats und die besoldeten Magistratsbeamten oder, im Falle der Verwaltungsbezirk eine Reihe von Städten umfaßt, eine von dem Reichshandelsamt getroffene Auswahl unter den angegebenen Beamten; b) vier vom Reichshandelsamt bestimmte Mitglieder, Geschäftsleute, die entweder in dem betreffenden Hafen selbst oder innerhalb seines siebenmeiligen Umkreises angesessen und, soweit wie möglich, Vertreter seemännischer Interessen sind; c) sechs Mitglieder, gewählt von den Eigentümern der für den auswärtigen Handel bestimmten Schiffe und der Küstenfahrzeuge (Vessels in the „Home Trade“)[1], sofern sie in dem Hafen im Register eingetragen sind.

Die Amtsdauer der Seeämter erstreckt sich über drei Jahre; etwa frei werdende Stellen werden in gleicher Weise wie bei den ursprünglichen Wahlen besetzt. Die Wahlen finden am 25. Januar statt nach einer zehn Tage zuvor von dem Bürgermeister oder dem Gemeinderatsvertreter veröffentlichten Bekanntmachung. Den Schiffseigentümern steht für je 250 Tonnen Schiffsgehalt eine Stimme bis zur Höchstzahl von zehn Stimmen zu. Teilen sich verschiedene Eigentümer in den Besitz eines Schiffes, so wird zu Wahlzwecken einem jeden sein Anteil am Tonnengehalt des Schiffes angerechnet; reicht aber dieser Anteil nicht aus, um jedem Mitbesitzer die Stimmberechtigung zu gewähren, so wird ein am Heimatshafen ansässiger Teilhaber als alleiniger Besitzer betrachtet. Für den Fall, daß das Schiff in Besitz einer eingetragenen Genossenschaft ist, wählt diese einen zur Stimmabgabe Berechtigten aus ihrer Mitte. Die Liste der Stimm-

[1] Unter Vessels in the „Home Trade“ versteht man englische Schiffe, die mit dem europäischen Festlande in den zwischen der Elbemündung und Brest liegenden Häfen verkehren.

berechtigten wird von einem Zollbeamten aufgestellt und von zwei vom Bürgermeister ernannten Friedensrichtern geprüft. Jedes Seeamt hat einen Ausschuß von drei Mitgliedern. Das Reichshandelsamt kann jederzeit Einsicht in die Handelsbücher, Urkunden und sonstigen Schriftstücke des einzelnen Seeamtes verlangen und die Ausstellung von Abschlüssen und Berichten einfordern.

Jedem Seeamte ist die Wahl seiner Beamten gestattet, doch steht es dem Reichshandelsamte frei, ungeeignete Wahlen zu streichen und in Fällen, wo die Ortsbehörde versagt, einzugreifen. Es bestehen zur Zeit 17 Ortsseeämter.

An jedem Hafenorte, an dem sich ein Seeamt befindet, muß eine Kauffahrteibehörde (Mercantile Marine Office) eingerichtet werden. Das Geschäftslokal für diese Behörde ist von dem Seeamt des Ortes zu beschaffen, dem auch die Anstellung und Entlassung des Vorstehers und der sonstigen Beamten zusteht; über die Anzahl der Beamten und deren Gehälter bestimmt jedoch das Reichshandelsamt. Desgleichen beaufsichtigt diese Zentralbehörde die ein- und ausgehenden Zahlungen und hat das Recht, unzuverlässige Beamte zu entlassen.

Wo sich kein Seeamt befindet, kann das Reichshandelsamt eine Kauffahrteibehörde einrichten oder das Zollamt mit der Führung der Geschäfte dieser Behörde beauftragen. In solchem Falle ist das Zollamt zugleich Kauffahrteibehörde und der oberste Zollbeamte steht auch an der Spitze dieser Behörde. Ebenso ist das Reichshandelsamt befugt, den Vorsteher oder einen sonstigen Beamten eines Seemannsheims zum Vorsteher der Kauffahrteibehörde zu ernennen, und eine solche auch in dem Heim der unmittelbaren Aufsicht der Beamten des Heims zu unterstellen. Aufgabe der Kauffahrteibehörde ist es, eine Namens- und Führungsliste der Seeleute aufzustellen und den Vorschriften der Merchant Shipping Act gemäß die Anwerbung und Entlassung der Seeleute zu beaufsichtigen und zu erleichtern; dafür zu sorgen, daß die ausgehenden Seeleute zur rechten Zeit an Bord kommen; die Schiffsjungen in ihrer Lehrzeit zu fördern, und alle sonstigen der Behörde gesetzlich auferlegten Pflichten zu erfüllen. Ein der Bestechung überführter Beamter kann sofort entlassen und mit einer Geldstrafe bis zu 20 £ bestraft werden. Die Zahl der Aufsichtsbeamten beläuft sich auf 144. — Das Reichshandelsamt beaufsichtigt die Seemannsrolle und das Archiv für das Seewesen (The General Register and Record Office of Seamen) in London; es ernennt den Oberregistrator für Schiffahrt und Seewesen (the Registrar General of Shipping and Seamen), sowie dessen Unterbeamte; desgleichen kann es verfügen, daß die etwa an einem Neben-

hafen vorkommenden Amtsgeschäfte der Kauffahrteibehörde überwiesen werden. Pflicht des Oberregistrators ist es, eine Liste über alle jene Personen zu führen, welche auf Schiffen, die dem Kauffahrteigesetz (der Merchant Shipping Act) unterstehen, Dienste tun. Der Führer eines Schiffes für große Fahrt (einerlei, wo dieses registriert ist) muß dem Vorsteher der Kauffahrteibehörde, unter dessen Augen die Entlassung der Mannschaft stattgefunden hat, entweder binnen 48 Stunden nach dem Einlaufen des Schiffes in dem im Vereinigten Königreiche gelegenen Heimatshafen oder sofort nach Entlassung der Bemannung (je nachdem eins oder das andere früher geschieht) ein Verzeichnis der Mannschaft in einer vom Reichshandelsamte vorgeschriebenen Form einreichen. Dieses muß zuerst über Zahlen und Daten aus dem Schiffsregister und über den Gehalt an Registertonnen Auskunft geben; ferner über die Dauer und den Verlauf der Reise sowie die sonstige Verwendung des Schiffes. Sodann sind Angaben zu machen über Namen, Alter, Geburtsort und Löhnung der Mannschaft (Kapitän und Schiffsjungen eingerechnet) und über deren frühere Beschäftigung, endlich über Wechsel in der Bemannung und die Gründe dafür, über Unfälle, und über das von verunglückten Seeleuten hinterlassene Eigentum.

Der Führer oder Eigentümer eines Küstenfahrers hat über alle die angegebenen Einzelheiten alljährlich innerhalb 21 Tagen nach dem 30. Juni und 31. Dezember Bericht zu erstatten.

Die Zollbeamten sind verpflichtet, die Vorweisung dieser Listen zu fordern und die Ausladung eines Schiffes innerhalb des Hafens nicht eher zu gestatten, als bis die Unterschrift des Oberaufsehers bestätigt, daß ein Verzeichnis der Mannschaft eingereicht worden ist.

Nachdem diese Listen und alle übrigen laut der Merchant Shipping Act erforderlichen Papiere an Ort und Stelle eingeliefert sind, werden sie dem Oberregistrator über das Seewesen gesandt und können bei ihm gegen Zahlung einer geringen Gebühr eingesehen werden.

Falls ein Schiff den Eigentümer gewechselt hat oder auf See verloren gegangen ist, muß dem Aufseher des Hafens, in dem es beheimatet ist, ein Verzeichnis der zur Zeit auf dem Schiffe befindlichen Mannschaften eingesandt werden.

Auf jedem Schiffe ist von Amts wegen eine Logrolle (Schiffstagebuch) in der vom Reichshandelsamte vorgeschriebenen Form zu führen und gleich der Mannschaftsliste dem Oberaufseher zu behändigen. (Von dieser Bestimmung befreit sind nur Schiffe, welche ausschließlich zwischen schottischen Häfen verkehren.)

Die Eintragungen in die Logrolle beziehen sich auf Vergehen unter der Mannschaft, auf Verhalten und Brauchbarkeit der einzelnen Matrosen, auf

Krankheiten und Unfälle unter der Mannschaft, Wechsel in der Bemannung, Verbleib der Hinterlassenschaft verstorbener Seeleute, Zusammenstöße von Schiffen u. s. w. Die Eintragungen in die Logrolle müssen vom Kapitän und vom Steuermann oder von einem Mitgliede der Mannschaft unterzeichnet werden, in Fällen aber, wo es sich um die Hinterlassenschaft verstorbener Matrosen handelt, vom Kapitän, Steuermann und einem aus der Mannschaft.

Anzahl und Nationalität der Bemannung.

Aus nachstehender Tabelle ist die Zahl der britischen und der fremdländisch-europäischen Seeleute, sowie der Laskaren (Inder) ersichtlich, wie sie zu verschiedenen Zeiten auf britischen Schiffen für große Fahrt und auf Küstenfahrern beschäftigt wurden; nicht eingerechnet sind die Fahrzeuge, die auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern verkehrten. Bis zum Jahre 1888 wurden die Schiffsführer in den amtlichen Listen nicht mit aufgezählt, sodaß sich die früheren und späteren Zahlenangaben nicht genau miteinander vergleichen lassen. Mitteilungen über die Zahl der Laskaren werden erst seit 1886 regelmäßig gemacht.

Jahr	Britische Seeleute ausschließlich der Laskaren	Fremdländische Seeleute	Zusammen	Prozentsatz der fremden Seeleute gegenüber den britischen Seeleuten, ausschließlich der Laskaren	Laskaren	Gesamtzahl
1855	155 610	12 927	168 537	8,31	—	—
1860	157 312	14 280	171 592	9,08	—	—
1865	177 363	20 280	197 643	11,43	—	—
1870	177 951	18 011	195,962	10,12	—	—
1875	178 994	20 673	199 667	11,55	—	—
1880	169 692	23 280	192 972	13,72	—	—
1885	171 585	27 196	198 781	15,85	—	—
1890	186 147	27 227	213 374	14,63	22 734	236 108
1895	180 047	32 335	212 409	17,96	28 077	240 486
1896	178 994	33 046	212 040	18,46	29 999	242 039
1897	175 549	33 898	209 447	19,31	31 484	240 931
1898	174 980	35 308	210 288	20,18	32 265	242 553
1899	174 266	36 064	210 330	20,69	33 805	244 135
1900	174 532	36 893	211 425	21,14	36 023	247 448

Die Höchstzahl der im Seedienste beschäftigten britischen Seeleute (mit Ausschluß der Laskaren) weist das Jahr 1893 auf und zwar 186 628 unter einer Gesamtzahl von 240 974 Mann. Die Höchstzahl britischer und fremdländischer Seeleute (mit Ausschluß der Laskaren) betrug 1891 216 443 unter einer Gesamtzahl von 240 480.

Aus einem amtlichen Bericht (vom Jahre 1897) ersieht man nachstehende Einzelheiten bezüglich der Nationalität der Seeleute aller Rangklassen, soweit sie vom 25. März 1896 auf der britischen Handelsflotte (Yachten und Fischerboote nicht einbegriffen) dienten.

Geburtsland	Gesamtzahl	Geburtsland	Gesamtzahl
England und Wales (einschließl. Kanalinseln und Insel Man)	80 977	Ausland:	
Schottland	22 248	Schweden	5 219
Irland	12 509	Deutschland	5 167
Britische Inseln insgesamt	115 824	Norwegen	3 669
Britische Untertanen, ohne genaue Angabe der Herkunft	4 368	Vereinigte Staaten von Amerika.	2 222
Englische Kolonien. . . .	4 621	Rußland	1 962
Gesamtzahl	124 813	Dänemark.	1 518
		Verschiedener Nationalität	7 689
		Gesamtzahl	27 446
		Auf See oder unbekannt geboren	1 96
		Laskaren	27 911
		Gesamtzahl aller Beschäftigten.	180 366

Obgleich es von ähnlichen Aufstellungen, wie die obige, aus späterer Zeit fehlt, so darf man doch annehmen, daß das Zahlenverhältnis im großen und ganzen dasselbe geblieben ist. Dem Berichte, dem die obigen Zahlen entstammen, entnehmen wir noch folgende Angaben über Klassifikation der Schiffe und Alter und Rang der Seeleute auf britischen Schiffen für große Fahrt, Yachten und Fischerboote nicht eingerechnet.

Herkunft der Seeleute	Zahl der Beschäftigten am 5. April 1891			Zahl der Beschäftigten am 25. März 1896		
	Auf Segelschiffen	Auf Dampfern	Gesamtzahl	Auf Segelschiffen	Auf Dampfern	Gesamtzahl
Britisch . . .	43 257	84 310	127 567	35 825	89 184	125 009
Fremdländisch	9 312	14 572	23 884	9 668	17 778	27 446
Summa . . .	52 569	98 882	151 451	45 493	106 962	152 455
Laskaren . .	—	—	21 322	—	—	27 911
Gesamtzahl .	—	—	172 773	—	—	180 366

Alter	Im Dienst am 25. März 1896		
	Britisch	Fremdländisch	Gesamtzahl
Unter 15 Jahren	119	6	125
Von 15 bis 20 Jahren	4 616	855	5 471
„ 20 „ 25 „	9 242	4 214	13 456
„ 25 „ 30 „	6 567	3 513	10 080
„ 30 „ 35 „	4 380	2 174	6 554
„ 35 „ 40 „	3 279	1 570	4 849
„ 40 „ 45 „	2 608	916	3 524
„ 45 „ 50 „	1 991	686	2 677
50 Jahre und darüber	2 124	352	2 476
Unbekannt	94	183	277
Gesamtzahl	35 020	14 469	49 489

Diese Alterstabelle bezieht sich nur auf 7/25 der Personen britischer und auf etwas mehr als die Hälfte der Leute fremder Herkunft, Zahlen, die indes genügen, um daraus wichtige Schlüsse zu ziehen.

Verhältnis der Seeleute aller Rangklassen auf je 100.

Rang	Geburtsland					Summe
	England	Schottland	Irland	Kolonien	Ausland	
Kapitäne	9.0	7.5	7.0	4.0	0.7	7.0
Steuerleute	10.6	11.4	8.0	10.0	1.9	8.9
Summe	19.6	18.9	15.0	14.0	2.6	15.9
(Maate) Deck-Offiziere niederen Ranges	4.6	7.7	5.2	6.3	9.9	6.2
Matrosen u. s. w.:						
Vollmatrosen	18.0	19.3	29.7	33 7	50.5	25.9
Ohne Rangbezeichnung	3.6	3.4	4.0	0.2	0.2	2.9
Leichtmatrosen	3.8	2.9	3.8	3.7	2.9	3.5
Schiffsjungen	4.1	3.4	1.3	2.0	0.2	3.0
Kochsmaate	1.4	0.7	1.0	1.2	0.6	1.1
Summe der Matrosen u. s. w.	30.9	29.7	39.8	40.8	54.4	36.4
Technische Beamte:						
Ingenieure	9.7	16.9	4.1	3.8	0.9	8.4
Heizer und Kohlenzieher	13.2	10.2	20.2	9.5	15.2	13.4
Kohlenzieher	1.9	1.3	2.1	1.8	0.9	1.6
Sonstige	2.6	2.6	3.8	1.5	2 6	2.6
Summe	27.4	31.0	30.2	16.6	19.6	26.0
Stewards (männl. u. weibl.)	16.0	10.7	6.8	18.2	9.2	13.1
Sonstige	1.4	2.0	3.0	4.1	4.3	2.4
Gesamtzahl	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

In die unter „Ausland“ aufgeführten Zahlen sind die Laskaren nicht eingeschlossen.

Die verhältnismäßig große Zahl von Ausländern unter den Maaten und Vollmatrosen und ihre geringe Anzahl unter den übrigen Seeleuten und Ingenieuren läßt darauf schließen, daß es sich bei der größten Zahl der auf britischen Schiffen dienenden Ausländer um ausgebildete Leute handelt, die auf den Segelschiffen ihres Heimatlandes keine Beschäftigung finden. Unterstützt wird diese Annahme durch nachstehenden Auszug aus dem Berichte eines Ausschusses über den Verlust an Menschenleben auf See (Report of the Royal Commission on Loss of Life at Sea) vom Jahre 1882. „Nahezu 70 v. H. der fremdländischen Seeleute stammen aus den skandinavischen Ländern und aus Deutschland, und die meisten von ihnen sind mit der englischen Sprache hinreichend vertraut, um gegebene Befehle ausführen zu können. Fast alle Zeugenaussagen bestätigen, daß diese dem Norden Europas entstammenden Ausländer vortreffliche Seeleute sind. Sie sollen, wie behauptet wird, sich der Disziplin besser fügen, mäßiger sein und den übernommenen Verpflichtungen genauer nachkommen als die Mehrzahl der auf britischen Segelschiffen dienenden englischen Matrosen. Andrerseits ist man darüber einig, daß britische Seeleute, wenn auch in gewöhnlichen Zeiten zu Ausschreitungen geneigt, in Zeiten der Not und Gefahr mehr Mut und Kaltblütigkeit zeigen und sich besser zu helfen wissen, als ihre sich leichter fügenden ausländischen Kameraden. Der neuerdings in den Häfen von Nordeuropa fortschreitende Ersatz der Segelschiffe durch Dampfer hat viele Matrosen aus den nördlichen Häfen auf unsere Handelsflotte getrieben; daher der gesteigerte Wettbewerb. Die Löhnung der fremden ist ebenso hoch, wie die der britischen Matrosen, und es wird behauptet, daß sie nicht selten die Heuerbaase zu veranlassen wissen, ihnen vor den englischen Seeleuten den Vorzug zu geben . . . Es scheint, daß nur wenige Ausländer auf den größeren Dampfschiffen, auf regelmäßigen Linien oder in kleiner und Küstenfahrt beschäftigt sind; ein großer Teil dagegen dient auf Segelschiffen für große Fahrt. Aus einer vergleichenden Liste über auf großer Fahrt beschäftigte 35 Segel- und 35 Dampfschiffe, ergab sich, daß auf den Segelschiffen 26,58 %, auf den Dampfschiffen 8,5 % Ausländer waren, und daß von diesen 68 % nordeuropäischen Häfen entstammten.“

Wesentlich verändert hatte sich, wie aus den oben angegebenen Ziffern hervorgeht, das Zahlenverhältnis im Jahre 1896, zu welcher Zeit zwei Dritteile der Ausländer auf Dampfschiffen beschäftigt waren.

Der Brauch, die Bemannung britischer Schiffe in fremden Häfen abzumustern und neue Mannschaft dort anzuwerben, hat die vermehrte Ver-

wendung von Ausländern im Gefolge. So berichtet der britische Generalkonsul in Hâvre, daß im Jahre 1901 von den daselbst von britischen Schiffen entlassenen 639 Seeleuten 337 oder 53 % Ausländer waren. Die für diese Schiffe dort neu angeheuerte Mannschaft belief sich auf 576 Seeleute und unter diesen betrug die Zahl der Ausländer 420 oder 73 %. Nur in einem Jahre und in einem einzigen Hafen ergab sich an Ausländern ein Mehr von 20 %.

Ausbildung der Seeleute.

Alle britischen für große und alle für Küstenfahrt bestimmten Fahrzeuge, wenn sie von irgend einem Hafen des Vereinigten Königreichs auslaufen, sowie alle fremden Schiffe, welche Passagiere von einem britischen Hafen zum andern führen, müssen einen mit vorschriftsmäßigen Zeugnissen versehenen Kapitän haben. Enthält das Schiff 100 Rg.-Tonnen oder mehr, so muß es, falls für große Fahrt bestimmt, einen durch Patent (oder Zertifikat) als „alleiniger Steuermann“ bezeichneten Offizier, und wenn es ein Küstenfahrer ist, einen als Steuermann beglaubigten Offizier haben. Auf den für große Fahrt bestimmten Schiffen, die mehr als einen Steuermann haben, müssen zum mindesten der erste und der zweite Steuermann im Besitze des Patentes für große Fahrt sein. Ein für große Fahrt bestimmter Dampfer von 100 indizierten Pferdekräften oder mehr muß einen mit dem Zeugnis eines ersten und einen mit dem Zeugnis eines zweiten ausgestatteten Ingenieur haben. Ein für große Fahrt bestimmter Dampfer von weniger als 100 Pferdekräften oder ein Passagier-Küstendampfer muß einen Ingenieur mit dem Patent zweiter Klasse an Bord haben. Steuerleute auf Frachtdampfern für Küstenfahrt bedürfen keiner Patente (Zertifikate). Die Hauptbedingungen sind: Bei großer Fahrt für den „alleinigen Steuermann“ ein Mindestalter von 19 Jahren nach voraufgegangener fünfjähriger Dienstzeit; für den zweiten Steuermann ein Mindestalter von 17 Jahren nach vierjähriger Dienstzeit; für einen Obersteuermann ein Mindestalter von 19 Jahren nach fünfjähriger Dienstzeit, von der er ein Jahr im Wachtdienst bereits mit dem Patent eines zweiten Steuermanns zugebracht haben muß. Der Kapitän muß nach vorangegangener 6 ½ jähriger Dienstzeit mindestens 21 Jahre alt sein; er muß bereits mit dem Patent eines Steuermanns erster Klasse versehen, mindestens ein Jahr als zweiter Steuermann und 1 ½ Jahr als dritter oder vierter Steuermann mit dem Patent eines Steuermanns zweiter Klasse gefahren sein. Die ganze Dienstzeit

muß auf Schiffen für große Fahrt erledigt sein, und falls nicht der Nachweis über mindestens einjährigen Dienst auf einem Segelschiff erbracht wird, gilt das Patent nur für Dampfschiffe. Wenn ein Deckoffizier nur auf für Küstenfahrt bestimmten Schiffen gefahren ist, so wird ihm beim Übertritt in einen höheren Rang die Fahrzeit um ein Dritteil geringer angerechnet, als wenn er auf einem Schiffe für große Fahrt gedient hätte. Der Steuermann eines Küstenfahrers muß 19 Jahre alt sein und 4jährige Dienstzeit hinter sich haben, und vom Kapitän wird ein Alter von 20 Jahren und eine einjährige Dienstzeit als „alleiniger" oder eine 2 ½ jährige als zweiter Steuermann verlangt.

Der zweite Ingenieur muß das Alter von 21 Jahren erreicht haben nach bestandener 4jähriger Lehrzeit (in der Maschinenschlosserei und der Montage) und muß 1 Jahr auf Schiffen für große Fahrt oder 1 ½ Jahr auf Küstenfahrern den Wachtdienst selbständig versehen haben. Vom ersten Ingenieur wird ein Alter von 22 Jahren gefordert, und er muß auf einem Dampfer für große Fahrt 12 Monate lang als Oberingenieur mit dem Wachtdienst beauftragt, (oder 18 Monate als erster Ingenieur auf einem Küstendampfer) mit einem zweitklassigen Patent gefahren sein. Kapitäns- und Steuermannsprüfungen finden vor den Ortsseeämtern (Local Marine Boards) auf Grund von Bestimmungen statt, die vom Reichshandelsamte ausgehen. Und an Orten, an denen sich kein Seeamt befindet, wird die Prüfung unter unmittelbarer Leitung des Reichsamtes vorgenommen; Gleiches gilt für die Ingenieurprüfungen. Fähigkeitspatente werden vom Reichshandelsamte auf Grund der Prüfungen ausgestellt.

Die Seeleute werden in Voll- und Leichtmatrosen eingeteilt. Einem Vollmatrosen steht diese Bezeichnung erst zu, nachdem er 4 Jahre vor dem Mast oder 3 Jahr auf einem registrierten (beim Seeamte eingetragenen) eindeckigen Fischerboote und 1 Jahr auf einem Kauffahrteischiffe gedient hat.

Als Beleg über die Dienstzeit dient entweder die Abmusterungsbescheinigung oder ein Dienstzeugnis vom Oberregistrator für Schiffahrt und Seewesen (Registrar general for shipping and seamen) oder irgend eine andere rechtskräftige Bescheinigung. Über diese Bestimmungen hinausgehende Beschäftigungsnachweise fordert das Gesetz nicht. Der Rang der einzelnen Matrosen wird nicht von den Deckoffizieren bestimmt, sondern jeder Mann bezeichnet sich vor der Ausfahrt selber als Vollmatrose, Leichtmatrose oder Schiffsjunge. Ein Leichtmatrose muß die Segel reffen und das Steuer bedienen können, ein Vollmatrose muß auch das Schiff auftakeln und das Takelwerk ausbessern können. Bei der stetigen Zunahme der Dampfschiffe

ist die Zahl der für die Segelschiffahrt ausgebildeten Matrosen in anhaltendem Sinken begriffen.

So pflegen denn alte Leute zu sagen, es gebe heutigen Tages keine Seeleute mehr, sondern nur Handlanger. Die Reeder pflegen häufig wenig darauf zu achten, ob die Leistungen den Angaben der Matrosen entsprechen. Über derartige Lässigkeiten wird Klage geführt im Bericht des Ausschusses über Verluste an Leben zur See (Royal Commission on Loss of Life at Sea) vom Jahre 1882, desgleichen im Jahre 1894 vom Bemannungsausschuß (Manning Committee) und in einem Rundschreiben des Reichshandelsamtes vom Jahre 1894. Im Jahre 1892 erwies sich, daß von 53 601 Leuten, welche sich als Vollmatrosen bezeichnet hatten, nur 25 240 die erforderlichen Kenntnisse besaßen. Die Aufsichtsbeamten der Kauffahrteibehörde haben den Befehl, vor der Einschiffung festzustellen, ob die Leute unter der Mannschaft, die sich als Vollmatrosen bezeichnet haben, als solche gelten können, und wenn das nicht der Fall ist, sollen sie deren Namen mit dem Vermerk „nicht erprobt" („not proven") versehen. Eine vielfach erörterte Frage ist es, wie sich hinreichend ausgebildete Seeleute beschaffen lassen, und diese Aufgabe ist um so schwieriger, weil ein Matrose, der sich durch Unterschrift gebunden hat und dann doch an Bord zu gehen sich weigert, straffällig ist, selbst für den Fall, daß er sich von der Unfähigkeit der übrigen Mannschaft überzeugt hat. Die Mängel dieser Bestimmung sind auch vom Reichshandelsamte anerkannt. Im Jahre 1878 richtete man Prüfungen ein, zu denen sich die Seeleute freiwillig zu stellen hatten, doch erwies sich dieser Versuch als ein Fehlschlag. Der Bemannungsausschuß (the Manning Committee) vertrat die Ansicht, „es solle niemand als Vollmatrose eingestellt werden, der nicht nachweisen könne, daß er berechtigt sei, sich so zu nennen." Da aber eine Prüfung kaum „ausführbar", so stellte man für einen Vollmatrosen die Bedingung, er solle mindestens 19 Jahr alt sein und 3 Jahre auf Deck gedient haben; für einen Leichtmatrosen bedang man ein Mindestalter von 17 Jahren und einjährigen Matrosendienst aus; alle, die das 17. Jahr noch nicht erreicht hätten und nicht mindestens 1 Jahr auf See gefahren seien, sollten als Schiffsjungen geführt werden; Heizer sollten 18 Jahre alt sein und Nachweis über sechsmonatigen Dienst als Kohlenzieher beibringen; für Ausländer machte man außerdem ausreichende Kenntnis der englischen Sprache zur Bedingung. Viel Schwierigkeit bereitete es auch, die Abmusterungsscheine so einzurichten, daß sie zugleich Ausweis über die bisherige Dienstzeit gaben. Im Jahre 1844 versuchte man es mit einem „fortlaufenden Abmusterungsbuche" („continuous discharge"), aus dem die volle Dienstzeit zu ersehen

wäre; die Maßregel mißglückte jedoch und wurde im Jahre 1853 aufgehoben. Im Jahre 1854 gelangte der noch jetzt benutzte, nur für eine Fahrt geltende Abmusterungsschein zur Einführung; doch wird ein solcher leicht unleserlich, gerät in Verlust oder wird, falls er etwa ungünstig für den Inhaber lautet, vernichtet. Mit einer anderen Art von fortlaufendem Abmusterungsbuch, eingeführt vom Oberregistrator für Schiffahrt und Seewesen, versuchte man es im Jahre 1880, doch ohne den geringsten Erfolg. 1882 wurde unter der Bezeichnung „Pocket-book Record" eine neue Art von fortlaufenden Musterungsbüchern (bestehend aus den verschiedenen Formularen in einem Lederfutteral) eingeführt, und im Laufe von 4 Jahren gelangten 7700 derartige Musterungsbücher zur Verteilung an Leute, die samt und sonders zu den Besten unter der Mannschaft gehörten. Der Bemannungsausschuß empfahl, es sollten von dem Aufsichtsbeamten der Kauffahrteibehörde von neuem fortlaufende Musterungsbücher ausgegeben werden, und so geschah es denn auch im Jahre 1900, auf Grund des günstigen Urteils eines anderen Ausschusses über diesen Vorschlag. Wie unter anderen der Konsul von Hâvre berichtet, bewährt sich diese Einrichtung aufs beste.

Die späteren Deckoffiziere beginnen ihre Laufbahn meist als „apprentices" (Volontäre), die Matrosen die ihre als Schiffsjungen. Aber oft werden Knaben, die aus Armenhäusern oder aus Wohltätigkeitsanstalten kommen, unter der Bezeichnung „apprentices" in die Lehre gegeben, obgleich sie nur zu Matrosen ausgebildet werden sollen. Die Bezeichnungen „apprentice" und „boy" lassen sich nicht genau trennen, und das Volontärwesen ist tatsächlich im Aussterben begriffen. „Wir halten nicht viel von Volontären", erklärte ein großer Reeder vor dem Bemannungsausschusse: „Wir bilden die jungen Leute auf zweierlei Weise aus, als Volontäre (apprentices) und als Schiffsjungen (boys). Der Volontär hat ein Lehrgeld zu zahlen, er ist in der Kajüte untergebracht, er speist an der Tafel des Kapitäns, und dieser ist verpflichtet, ihm Unterricht zu erteilen und ihn bei seinen Fachstudien zu beaufsichtigen. Außerdem aber haben wir Schiffsjungen, denen wir auf der ersten Reise eine sogenannte Löhnung von monatlich 1 sh. zahlen. Sie werden entweder in einem großen, für die „Jungen" bestimmten Raum untergebracht oder hausen mit den Steuerleuten." Die Volontäre beginnen ihre Laufbahn gewöhnlich mit dem 15. oder 16. Jahre; ungefähr zwei Dritteile von ihnen entrichten ein Lehrgeld, das ihnen während der Lehrzeit in Gestalt von Löhnung zurückgezahlt wird. Die mit 16 Jahren eintretenden sind nach einer Ausbildung von 18 Monaten imstande, die Arbeit eines Leichtmatrosen zu verrichten. Eine Reederei in Liverpool nahm,

laut ihrer Angabe, die jungen Leute mit 17 Jahren auf und zwar ohne ein Lehrgeld von ihnen zu beanspruchen, sandte sie für 2 Jahre auf ein Segelschiff und ließ sie ihre Ausbildung auf einem Dampfboote vollenden. Einige waren vorher auf dem „Conway" oder anderen Schulschiffen gewesen; alle aber, woher sie auch kamen, speisten gemeinschaftlich miteinander. Besondere Maßnahmen, um die Jungen zu Deckoffizieren auszubilden, waren nicht getroffen, nichtsdestoweniger brachten es einige dazu. Im allgemeinen scheint man die Mühe und Verantwortung zu scheuen, Schiffsjungen zu Deckoffizieren heranzubilden. Der Brauch, Vereinbarungen nur für ein Jahr zu treffen, erleichtert es den Reedern, sich untaugliche oder sonst unerwünschte junge Leute vom Halse zu schaffen; für diese dagegen erweist sich die Aussicht, nach Jahresfrist einen angemessenen Lohn zu erhalten, als ein Ansporn zum Fleiße. Schiffsjungen, die zu Matrosen ausgebildet werden sollen, werden zumeist der Aufsicht älterer Seeleute unterstellt, die gegen diese Anordnung nichts einzuwenden haben. Wie die Aussagen bei der Umfrage ergaben, fehlte es nicht an jungen Leuten, Söhnen achtbarer Handwerker, einerlei ob es sich um Vereinbarungen für ein Jahr oder um eine längere Lehrzeit handelte. Die vor dem Bemannungsausschuß zu Tage getretenen Ansichten über den Wert der Ausbildung von jungen Leuten auf Dampfschiffen gingen sehr weit auseinander. Einige Kapitäne behaupteten, es ließe sich eine seemännische Ausbildung einzig und allein auf Segelschiffen erlangen. Andere meinten, eine zweijährige Dienstzeit auf Dampfern sei ausreichend zur Heranbildung guter Matrosen, während andere Reederfirmen die Schiffsjungen ihre Ausbildungszeit zur Hälfte auf Segel- und zur Hälfte auf Dampfschiffen verbringen ließen. Die Ausbildung von Deckoffizieren (Steuerleuten) findet zumeist auf Segelschiffen statt.

Was die Ausbildung von Ingenieuren betrifft, so kann über diesen Punkt die Aussage des obersten Ingenieurs der White Star Line als maßgebend betrachtet werden.

Er sagte: „Wir überzeugen uns, bevor wir Leute anstellen, stets davon, daß sie ihre Ausbildung als Ingenieure in der Werkstatt erhalten haben. Meist beschäftigen wir sie dann zuerst an Land, um uns zu vergewissern, daß ihre Leistungen genügen. Ist das der Fall, so stellen wir sie gewöhnlich als sechsten oder siebenten, d. h. als jüngsten Ingenieur auf einen unserer Postdampfer ein, und von hier aus arbeiten sich die Leute zur Stellung des vierten Ingenieurs auf einem unserer Frachtdampfer herauf."

Vielfach verbringen die jungen Leute einen Teil ihrer fast immer fünfjährigen Lehrzeit bei einem kleinen Maschinenbauer an Land, arbeiten dann ein oder zwei Jahre in einer Reparaturwerkstatt und erhalten darauf

eine Stelle als vierter Ingenieur auf einem Frachtboote; auf diese Weise erhalten sie eine vielseitige Ausbildung.

Leute, die sich als Heizer anstellig erweisen, werden zu Schmierern oder Hilfsmaschinisten befördert. Sie haben dafür zu sorgen, daß die Lager nicht heiß werden und daß die Ölbüchsen an der Maschine stets gefüllt bleiben.

Wie sehr es an Schiffsjungen mangelt, geht aus nachstehender Tabelle hervor.

Jahr	Zahl der Angeworbenen		Gesamtzahl der ausgestellten Lehrbriefe
	Handelsflotte	Fischerei	
1845	15 704	—	
1850	5 055	—	
1860	5 616	—	
1870	4 241	—	18 303
1880	3 501	—	14 667
1890	1 749	418	8 650
1900	1 103	112	5 617

Seit Aufhebung der Schiffahrtsgesetze (Navigation Acts) brauchen die Reeder keine Schiffsjungen mehr einzustellen. Während der letzten Jahre ist jedoch im Parlament die Frage des Ersatzes für die Handelsflotte vielfach erörtert worden, besonders mit Rücksicht auf die Stärkung der Kriegsflottenreserve. Während der Geltung des Kauffahrteigesetzes (Mercantile Marine Fund Act) vom Jahre 1898 sollte Reedern, die eine gewisse Anzahl 15 bis 19 jähriger für die Flottenreserve bestimmter Schiffsjungen anstellten, ein Fünftel der von ihnen zu zahlenden Löschgebühren erlassen werden. Die Maßregel hatte jedoch keinen sonderlichen Erfolg.

Es gibt zwei durch Privatmittel ausgerüstete Schulschiffe zur Heranbildung von Deckoffizieren; es sind das der „Conway“ in Liverpool, auf dem Söhne von Marineoffizieren und Mitgliedern des Kauffahrteiverbandes (Mercantile Marine Association) eine zweijährige Ausbildung gegen Zahlung von jährlich 42 £ erhalten, während alle anderen 63 £ zahlen, und der „Worcester“ in London, auf dem die Lehrzeit 2 ²/₃ Jahre beträgt und die jährlichen Kosten sich auf 63 £ belaufen.

Zur Ausbildung von Matrosen gibt es vier durch freiwillige Beiträge unterhaltene Schulschiffe, während die Kosten für ein fünftes zur Erziehung armer, wohlgearteter Knaben bestimmtes Schiff aus den Steuern der Stadt London bestritten werden. Die Dauer der Lehrzeit

schwankt zwischen einem und drei Jahren. Es waren gleichzeitig 1165 Knaben an Bord und im Jahre 1900 traten 453 Jungen in den Dienst der Handelsflotte und 257 in die Marine ein. Außerdem gibt es noch 8 Schiffe zur Unterbringung von hilf- und heimatlosen, armen und vernachlässigten Knaben, die teils aus privaten Mitteln, teils durch Beiträge der Regierung unterhalten werden; zweien davon fließen auch noch Beiträge aus den Steuern zu.

Die Ausbildung dieser Jungen währte 2 1/2 bis 4 1/2 Jahre, ihre Zahl belief sich auf durchschnittlich 2180, und es wurden im Jahre 1900 399 Jungen auf die Handelsflotte geschickt, 26 kamen auf fremde Schiffe, und 43 auf Kriegsschiffe. Endlich sind noch zwei Schiffe zu erwähnen, die zu Besserungsanstalten für des Diebstahls überführte Knaben bestimmt sind und aus staatlichen und privaten Mitteln unterhalten werden. Auf diesen Schiffen sind 468 Jungen untergebracht, ihre Lehrzeit dauert 2 1/2 und 3 Jahre, und es wurden im Jahre 1900 92 Jungen von hier der Handelsflotte und 24 fremdländischen Schiffen zugeführt.

Ersatz der Mannschaft.

Außer den durch das Reichshandelsamt dazu befugten Personen ist niemandem gestattet, das Anwerben (Heuern) von Seeleuten zu betreiben. Eine Ausnahme machen Reeder, Kapitän und Steuermann, Vertrauensleute des Reeders, oder einer der Oberbeamten der Kauffahrteibehörde (ein Wasserschout); Gebühren dürfen weder vom Reeder noch vom Matrosen erhoben werden. Für die Heranziehung des Ersatzes an Mannschaft ist die als Shipping Federation bezeichnete Vereinigung von Reedern seitens des Reichshandelsamtes zur Errichtung von 15 Bezirksämtern ermächtigt worden, und 24 Vermittler sind mit Vollmacht versehen, Schiffsjungen, vom „Heime“[1] oder von Schulschiffen her, zu beschaffen. Bis zum Jahre 1850 lag die Ergänzung der Mannschaft tatsächlich in den Händen der Wirte von Matrosenherbergen, unter deren Herrschaft die Leute nicht viel besser daran waren als Sklaven. Die Schiffahrtsgesetze haben ein gut Teil dazu beigetragen, diesen Übeln zu steuern, aber die gewaltsame Anwerbung (crimping) ist noch keineswegs ausgerottet. Laut einer Erklärung des Sir T. Calcraft vom Reichshandelsamte versteht man unter „crimping“, ein Verfahren, wonach gewisse Kneipwirte, wenn ihnen nicht auf die Finger gesehen wird, sich die schwachen Seiten der Seeleute und ihre eigentümlichen

[1] Wohltätigkeitsanstalten.

Verhältnisse zu Nutze machen, ihre Willensfreiheit vollständig beherrschen und dadurch den Ersatz von Matrosen ganz und gar in der Hand haben. Mr. G. A. Laws, Leiter der Shipping Federation, sprach sich vor dem Königlichen Arbeitsausschuß (Royal Commission on Labour) über die Lage der Dinge im Jahre 1892 wie folgt aus: „Unter den gegenwärtigen Handelsverhältnissen ist es für einen Reeder, dessen Schiff heute einläuft, um morgen wieder auszulaufen, falls er neue Mannschaft anwerben muß, (zumal während herrschender Ausstände) völlig unmöglich, sich guten Ersatz zu verschaffen, wenn er nicht an einen Vermittler, und zwar an einen von ihm beglaubigten Vermittler, oder an eine sonstige zuverlässige Persönlichkeit in einem anderen Hafen drahtet, wo möglich Leute für ihn zu heuern."

Gegen derartige mißliche Verhältnisse ist durch die Errichtung von Bezirksagenturen seitens der Shipping Federation wesentliche Abhilfe geschaffen, und so brauchen die einzelnen Reeder jetzt nicht mehr ihre besonderen Vermittler anzustellen. Mr. Laws gestand offen ein: „Wir hatten während des Cardiffer Ausstandes im Jahre 1891 keine andere Wahl, als uns an die Kneipwirte und, wie ich leider bekennen muß, selbst an als ‚crimps' bekannte Leute in Liverpool und in anderen Häfen zu wenden." Von den auf diese Weise angemusterten Leuten waren aber volle 20 % reines Gesindel. „In London," so sagt Mr. Laws weiter, „wird eine große Menge Matrosen — ich glaube, man kann getrost sagen die Hälfte — zumal die für Segelschiffe, offenkundig durch Vermittlung solcher Seelenverkäufer angemustert, die es keinem der Leute gestatten, sich zu verheuern, bevor sie ihnen nicht 5 bis 10 sh. abgezwackt haben . . . Es ist mir von Fällen berichtet, wo Matrosen von den crimps sinnlos betrunken gemacht oder mit Gewalt festgehalten wurden, nachdem sie das Musterungsbuch unterschrieben hatten, weil sie entweder nicht zahlen wollten oder die an sie gestellten Forderungen bestritten."

Das Reichshandelsamt tut sein Möglichstes, um in Fällen, wo genügende Beweise vorliegen, Strafanträge zu stellen; doch sind Zeugenaussagen schwer zu erlangen, weil die Leute ihre eigene Torheit nicht gern eingestehen oder sich oft auch vor den Seelenverkäufern fürchten. Dem Grafschaftsrate der Stadt London und an anderen Orten den Sanitätsbehörden (authorities under the Public Health Acts) ist es gestattet, zum Schutze der Matrosen gegen Herbergswirte besondere Verordnungen zu erlassen.

Diese sollen sich auf Konzessionierung, Beaufsichtigung und gesundheitliche Zustände der Matrosenherbergen beziehen; weiter auf Bekanntmachungen über erteilte Konzessionen, auf die richtige Ausführung der Verordnungen und auf Maßregeln zum Schutze der mit der Überwachung dieser Vorschriften beauftragten Beamten.

Es sollen ferner nicht konzessionierte Persönlichkeiten daran verhindert werden, sich für konzessionierte Wirte auszugeben, und Häusern von schlechtem Ruf soll die Konzession entzogen werden; endlich dürfen genannte Behörden für die Übertretung ihrer Verordnungen Strafgebühren bis zu einer Höhe von 50 £ erheben. Vielfach haben sich die Ortsbehörden als sehr nachlässig in der Ausführung der gesetzlichen Vorschriften erwiesen, und im Jahre 1892 erklärte der Reeder J. Morrison öffentlich: „Tägliche Erfahrung lehrt uns, daß alle möglichen Menschen sich Herbergskonzessionen zu verschaffen wissen, und wie niederträchtig schlecht sie auch ihr Gewerbe betreiben, nie wird ihnen die Konzession entzogen. Es gibt eine Menge von Herbergswirten, die so und so oft wegen Übertretung der Verordnung des Schiffahrtsgesetzes schon verurteilt sind, und doch geschieht seitens der Behörden nichts, um die Matrosen an Land aus den Klauen dieser Unholde zu befreien."

Daß trotz alledem die Zustände sich im Vergleich zu den früheren gebessert haben, bezeugen Aussagen von Beamten des Handelsamtes zu Cardiff. In diesem Hafen zählte man im Jahre 1868 103 Matrosenherbergen, und zwar waren davon 46 Wirtshäuser, 56 private Logierhäuser und eines am Seemannsheim. Hiervon befanden sich 48 unter Leitung von Leuten, die im Verdacht standen, sogenannte Matrosenmakler (crimps) zu sein, von 8 war das ganz unbezweifelt, und alle übrigen, mit Ausnahme von 2 oder 3, erfreuten sich keines sonderlichen Rufes. 1894 dagegen gab es 195 Matrosenherbergen, nur 16 davon waren Wirtshäuser, 178 private Logierhäuser und dazu kam ein Seemannsheim. Von den Wirten waren 7 als crimps bekannt, 8 als solche verdächtig und ihrer 5 waren sehr unsichere Kunden. Laut Gesetzes kann der König „in Council" (d. h. unter Hinzuziehung des geheimen Rates) verfügen, daß überall nur auf Grund des Schiffahrtsgesetzes konzessionierte Persönlichkeiten Matrosenherbergen halten oder Seeleuten Unterkunft gewähren dürfen. Verordnungen der Art sind für Barry, Cadoxton und Penarth, lauter Nebenhäfen von Cardiff, erlassen.

Ein Herbergswirt, der einen Matrosen für längere Zeit, als dieser bei ihm Unterkunft gefunden, Zahlung abnimmt oder auch nur abverlangt, dessen Eigentum mit Beschlag belegt, setzt sich einer Geldbuße von 10 £ aus. Wer die Habseligkeiten eines Matrosen ohne Erlaubnis vom Schiffe entfernt oder Seeleute zur Einkehr in seine Herberge veranlaßt, verfällt einer Strafe von 5 £. Schulden von mehr als 5 sh., die ein Seemann nach seiner Anmusterung gemacht hat, brauchen erst nach Beendigung der Reise zurückgezahlt zu werden. Endlich sollen Seeleute geschützt werden, wenn sie am Abschluß ihrer Reise stehen, den Freuden eines Aufenthaltes an Land mit Begierde entgegensehend und nicht gerade geneigt, die auf sie gerichteten

Absichten habgieriger Menschen genau zu prüfen. So bestimmt denn das Gesetz, daß mit einer Geldbuße bis zu 20 £ oder mit einer Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten alle diejenigen belegt werden, die die nachstehenden Verordnungen übertreten. Diese lauten: „Niemand, der nicht gesetzlich dazu befugt ist, darf ohne Erlaubnis des Kapitäns das Schiff betreten, bevor nicht die Mannschaft abgemustert ist oder das Schiff nach Ablauf ihrer Dienstzeit ordnungsgemäß verlassen hat, und alle, die die Erlaubnis erhielten, an Bord zu kommen, haben der ersten Aufforderung des Kapitäns oder eines Mannes im Dienste, der Polizei des Reichshandelsamtes oder der Zollbehörde zum Verlassen des Schiffes sofort Folge zu leisten."

Die wegen Übertretung dieser Bestimmungen verhängten Strafen haben sich als sehr wirksam erwiesen, einerseits das Ausreißen der Matrosen zu verhüten nnd andrerseits die Leute vor den Seelenverkäufern zu schützen.

Beachtenswert als Beweis dafür, daß nicht nur die Seeleute sich in ihrer Haltung gebessert, sondern auch die Herbergen, in denen sie Unterkunft fanden, in ihrem ganzen Wesen sich gehoben haben, ist, daß einer der Beamten des Reichshandelsamtes vor dem Bemannungsausschuß aussagte, es seien nach seinen eigenen Beobachtungen im Februar 1871 in Cardiff 96,52 % der angemusterten Leute im nüchternen Zustande an Bord gekommen und im Dezember 1884 99,1 %. Die amtliche Überwachung und Austeilung der Löhne hat wesentlich dazu beigetragen, die Machtstellung der Matrosenmakler einzuschränken, und man hofft, daß auch die Einführung des laufenden Musterungsbuches sich als heilsam erweisen werde, da ein solches die Matrosenmakler und ähnliches Gelichter verhindert, sich ihren Opfern durch Fälschung von Abmusterungsscheinen gefällig zu erweisen.

Anmusterung der Seeleute.

Der Bemannungsausschuß berichtete wie folgt: „Unseres Erachtens braucht an der Anmusterung der Seeleute nichts geändert zu werden". Der Kapitän eines jeden Schiffes von über 80 Tonnen Last muß „eine Vereinbarung mit der Mannschaft" und zwar mit jedem einzelnen Matrosen treffen. Dieses Übereinkommen muß in einer vom Reichshandelsamt vorgeschriebenen Form abgefaßt sein, und muß außer der Unterschrift des Kapitäns nachstehende Einzelheiten enthalten:

„a) Entweder die Art und soweit wie möglich die Dauer der beabsichtigten Reise oder Dienstverpflichtung, oder das äußerste Zeitmaß, über das sich die Reise bezw. die Dienstverpflichtung erstrecken soll, und diejenigen Erdteile und Plätze, falls solche in Betracht kommen, auf die sich die Reise nicht ausdehnen wird;

b) Zahl und Beschaffenheit der Mannschaft, nebst Angabe, wie viele Matrosen angemustert werden sollen;

c) die Zeit, zu der jeder Matrose an Bord sein und seine Arbeit beginnen soll;

d) die Eigenschaft, in der jeder Matrose dienen soll;

e) die Höhe der Löhnung für jeden einzelnen;

f) Angabe der einem jeden zu verabreichenden Beköstigung;

g) Verhaltungsmaßregeln an Bord und Strafbestimmungen, wie z. B. Verkürzung der Tageskost, gestattete anderweitige gesetzliche Strafen für schlechte Führung, entsprechend den vom Reichshandelsamte gebilligten Vorschriften, denen sich zu fügen beide Parteien übereinkommen. Die Vereinbarung mit der Mannschaft soll derart abgefaßt werden, daß im jedesmaligen Einverständnis zwischen Kapitän und Matrosen Zusätze, die sich auf Lohn, Vorschüsse und Lohnteilzahlungen oder ähnliche Dinge beziehen, gemacht werden dürfen, soweit sie nicht gegen das Gesetz verstoßen."

Handelt es sich um Schiffe für große Fahrt, so hat jeder Seemann den Vertrag in Gegenwart eines Inspektors der Kauffahrteibehörde (eines Wasserschout) zu unterzeichnen. Dieser muß den Inhalt des Vertrages jedem einzelnen Manne vorlesen und erklären lassen. Nachdem er sich davon überzeugt hat, daß das Vorgelesene verstanden worden ist, beglaubigt der Beamte die Unterschrift des Matrosen und nimmt eine Abschrift des Vertrages an sich. Es wird indes vielfach darüber Klage geführt, daß das Verlesen zu eilig abgetan werde, und das mag in Fällen, wo die Zeit drängt, auch wohl zutreffen. Der Regel nach soll die Mannschaft vor der Kauffahrteibehörde (mercantile marine office) angemustert werden; mit Zustimmung des Reichshandelsamtes kann das aber auch an Bord geschehen, wo sich der Inspektor zu diesem Zwecke einfinden muß. Zugeständnisse der Art sind z. B. gemacht worden, wenn es sich um Ausstände handelt, und zwar in der Absicht, die Mannschaften vor Einschüchterung durch den Haufen der Ausständigen, die das Seemannsamt umlagerten, zu schützen. Reeder haben häufig um die Erlaubnis nachgesucht, Mannschaften in ihren eigenen Geschäftsräumen oder an Bord ihrer Schiffe anmustern zu dürfen, unter dem Vorgeben, daß durch letzteres Verfahren die Leute sich ein klares Bild von den Verhältnissen, unter denen sie zu dienen hätten, verschaffen könnten. Das Reichshandelsamt aber ist jeder milderen Handhabung der Vorschriften abgeneigt; denn es befürchtet, durch solche außer stand gesetzt zu werden, die Vermittler zu beaufsichtigen und ein Wiederaufblühen der früheren Mißwirtschaft des Seelenverkaufens, die sich bis zum Jahre 1850 so breit machte, verhüten zu können. Wenn an Stelle eines desertierten

Matrosen oder eines andern, der durch Tod oder andere unvorhergesehene Ursache außer stande ist, seiner vertragsmäßigen Verpflichtung nachzukommen, erst innerhalb der letzten 24 Stunden vor Abgang des Schiffes ein Ersatzmann eintritt, so hat, wenn irgend möglich, dessen Anmusterung vor einem Inspektor der Kauffahrteibehörde zu geschehen. Ist aber das nicht angängig, so hat der Kapitän sobald wie möglich dem Matrosen den Vertrag vorzulesen und letzterer ihn in Gegenwart eines Zeugen zu unterzeichnen. Vor dem Auslaufen des Schiffes muß der Kapitän dem Inspektor Mitteilungen über alle etwa eingetretenen Veränderungen machen. Die Heuerverträge können entweder für eine Reise geschlossen werden, oder für zwei und mehrere, wenn deren Dauer im Durchschnitt nicht mehr als sechs Monate beträgt. Derartige laufende, d. h. für mehrere Reise gültige Heuerverträge, dürfen sich nicht über den nächstfolgenden 30. Juni oder 31. Dezember hinaus erstrecken. Desgleichen finden sie ihren Abschluß beim ersten Anlaufen des Bestimmungshafens im Vereinigten Königreiche oder sofort nach Löschung der Ladung nach jenen Daten. Beim Anlaufen jedes Hafens im Vereinigten Königreiche während der Gültigkeitsdauer des Vertrages muß ferner der Kapitän eine Erklärung zu Papier geben, daß im Vertrage nur gesetzlich gestattete Abänderungen gemacht sind, und der Wasserschout darf das fragliche Schriftstück erst unterzeichnen, nachdem er sich von der Richtigkeit dieser Erklärung überzeugt hat.

Handelt es sich um Küstenfahrer, so kann die Gültigkeit der Abmachungen sich auf eins oder auch auf mehrere Schiffe desselben Eigentümers erstrecken. Im letzten Falle muß jedes einzelne Schiff namhaft gemacht und die Art des Dienstes auf demselben bezeichnet werden. Hält es der Kapitän für gut, so kann er die Mannschaft in gleicher Weise wie das auf Schiffen für große Fahrt zu geschehen hat, von dem Wasserschout anmustern lassen. Geschieht das nicht, so hat er vor oder möglichst bald nach der Abfahrt jedem einzelnen Matrosen den Vertrag vorzulesen und zu erklären und zwar vor einem Zeugen, der die Unterschriften beglaubigt. Abgesehen von den sogenannten laufenden Heuerverträgen, dürfen zwischen dem Reeder oder dessen Vertreter und dem einzelnen Matrosen auch Zeitverträge für mehr als 6 Monate über den Dienst an Bord eines oder mehrerer Schiffe abgeschlossen werden. Für derartige Abkommen sind vom Reichshandelsamt vorgeschriebene Formulare zu verwenden, und der Oberregistrator für Seeleute und Schiffahrt (Registrar General for Seamen and Shipping) hat eine Abschrift davon zu erhalten auch für auswärts abgeschlossene Heuerverträge; nur müssen in britischen Besitzungen, in denen das Schiff nicht beheimatet ist, die Verträge von einem Wasserschout, oder, wo es an einem solchen fehlt,

von einem höheren Steuerbeamten zum Abschluß gebracht werden. Wo sich in einem fremden Hafen ein britischer Konsulatsbeamter befindet, sind die Heuerverträge in dessen Beisein zu machen, auch hat er die Unterschriften zu beglaubigen.

Binnen 48 Stunden nach dem Einlaufen eines für große Fahrt bestimmten Schiffes in den im Vereinigten Königreiche gelegenen Bestimmungshafen, oder bei Entlassung der Mannschaft — was nun von beiden zuerst geschieht — muß der Kapitän dem Wasserschout seine Heuerverträge einreichen, und bevor das nicht geschehen und beglaubigt ist, dürfen die Zollbeamten keine Erlaubnis zum Löschen der Ladung geben. In ähnlicher Weise hat der Kapitän oder der Reeder eines Küstenfahrers seine Heuerverträge 21 Tage nach dem 30. Juni oder 31. Dezember eines jeden Jahres einzureichen.

Eine leserliche Abschrift der hauptsächlichsten Bestimmungen des Heuervertrages ist an einem der Mannschaft zugänglichen Platze im Schiffe aufzuhängen. Abänderungen dieser Bestimmungen dürfen während der Dauer eines Heuervertrages nur unter schriftlicher Zustimmung aller Beteiligten gemacht werden. Die Beglaubigung dieser Unterschriften hat, soweit es sich um einen Hafen innerhalb der britischen Besitzungen handelt, durch einen Wasserschout, Friedensrichter oder Oberzollbeamten zu geschehen, anderen Ortes durch einen britischen Konsulatsbeamten, oder wo ein solcher nicht vorhanden, durch 2 britische Kaufleute.

Lohnverhältnisse.

Vorschüsse.

Der Heuervertrag darf Abmachungen dahin enthalten, daß Vorschüsse bis zur Höhe eines Monatslohnes gegeben werden können. Jedes andere Abkommen ist null und nichtig und berechtigt weder zu Lohnabzügen noch auch zu einer gerichtlichen Klage. In sehr vielen Fällen bedarf der Seemann eines Vorschusses, um seine Ausrüstung zu beschaffen; der Reeder gibt ihm jedoch meistens kein bares Geld, sondern als Zahlungsmittel einen Gutschein, der gewöhnlich erst 3 Tage nach Abgang des Fahrzeuges und nachdem die Einschiffung des Mannes festgestellt ist, eingelöst wird. Der Seemann muß also den Gutschein bei einer Privatperson in bares Geld umsetzen; gewöhnlich geschieht das bei einem Handelsmann oder bei einem Gastwirt, der, um sein Risiko zu decken, eine Provision von 5—10 sh. in Abzug bringt. Vor dem Arbeitsausschusse wurde bekundet, daß die in

Cardiff übliche Gebühr für das Einwechseln von Gutscheinen 10 % betrug, daß aber, während der eingestandenermaßen erhobene höchste Provisionssatz 15 % nicht überstieg, die (beim Kreditgeber) gekauften Waren vielfach einen Preisaufschlag erfuhren. Einer der Herbergswirte sagte aus, daß er für das Einwechseln 5 % nehme, im Jahre für etwa £ 1200 Gutscheine einlöse und dabei einen Verlust von ungefähr 5 % erleide. Im Jahre 1880 wurde von den Wirten eine Versicherungsgesellschaft gegen Verlust an Gutscheinen der Seeleute gegründet. Von den Vertretern der letzteren wurde zugegeben, daß eine „große Menge von Leuten, vielleicht 1000 oder noch mehr", sich ihren Lebensunterhalt dadurch schafften, daß sie sich heuern ließen, den erhaltenen Vorschußgutschein gegen bar einwechselten und den Geldgeber betrogen, indem sie garnicht an Bord gingen. Drei v. H. der im Hafen von Cardiff im Jahre 1893 geheuerten Mannschaft schiffte sich nicht ein, davon hatten drei Vierteile Vorschüsse auf Gutscheine erhalten und die Hälfte konnte getrost als Schwindler betrachtet werden. Als Regel gilt, daß der Kauffahrteiinspektor einem Manne, der sich der Einschiffung entzogen hat, während der nächsten 6 Wochen nicht gestattet, sich in demselben Hafen für ein anderes Schiff anmustern zu lassen.

Überweisungen.

Der Seemann kann im Vertrage sich ausbedingen, daß seine Löhnung bis zur Hälfte einem nahen Verwandten (Frau, Vater, Mutter, Großvater, Großmutter, Bruder oder Schwester) oder auch einer Sparkasse überwiesen werde. Der Überweisungsschein (allotment note), gegen welchen das Geld auszuzahlen ist, muß in einer der Vorschriften des Reichshandelsamtes entsprechenden Form ausgestellt sein. Die Auszahlung auf den Überweisungsschein geschieht frühestens einen Monat nach dem Datum des Heuervertrages oder an einem festgesetzten späteren Tage und erfolgt am Ende jedes Monats oder beim Ablauf des ausbedungenen längeren Zeitraumes, aber stets nur soweit es sich um Beträge handelt, die vor dem Löhnungstage verdient worden sind. Ist die Zahlung an eine Sparkasse geleistet, so kann erst nach drei Monaten, und zwar nur auf Grund eines durch den Inspektor einzureichenden Gesuches, Rückzahlung an den Seemann selbst oder im Todesfall an seinen Rechtsnachfolger stattfinden. Verweigert der Reeder Zahlung auf den Überweisungsschein, so kann er vor einem Gerichtshofe für summarisches Verfahren (court of summary jurisdiction) verklagt werden, doch genügt der Einwand, daß der Lohnanspruch des Seemanns verwirkt oder verjährt sei; auch kann eine Frau, die ihre Kinder verlassen hat oder schlecht beleumundet ist, nicht klagen.

Die Seeleute beanspruchen die Erlaubnis, bis zu zwei Dritteilen der Löhnung an ihre Angehörigen, bei wöchentlicher Auszahlung, überweisen zu dürfen, da ihre Frauen sonst Waren auf Kredit entnehmen müssen und in Schulden geraten; außerdem behaupten sie, daß der Matrose durch Anzahlung der halben Löhnung bei Anlaufen des Hafens unnötiger Weise allerlei Versuchungen ausgesetzt werde. Die Reedereien ihrerseits erhoben gegen größere Anweisungen an die Familien und die öfteren Auszahlungen Einspruch, teils wegen der dadurch vermehrten Arbeit, teils wegen der erhöhten Gefahr, durch Leute Verluste zu erleiden, die keinen Anspruch auf Lohn mehr zu machen haben. In einem im August 1894 an die Reeder gerichteten Rundschreiben des Reichshandelsamtes wurde darauf hingewiesen, daß die Bestimmungen des Kauffahrteigesetzes (Merchant Shipping Act) keineswegs beabsichtigten, freiwillige Abmachungen zwischen Kapitän und Matrosen, wodurch mehr als einmal monatliche Überweisungen an Familienmitglieder ausbedungen werden könnten, zu verhindern; doch hält man im allgemeinen an den Monatszahlungen fest.

Lohnzahlung.

Die Abmusterung von Seeleuten auf britischen Schiffen für große Fahrt hat, falls sie in einem Hafen des Vereinigten Königreiches geschieht, vor einem Kauffahrteiinspektor (einem Wasserschout) stattzufinden, und der Kapitän muß jedem Matrosen gemäß den Bestimmungen des Reichshandelsamtes ein Zeugnis ausstellen, welches genaue Angaben über die Dienstdauer sowie über Zeit und Ort der Abmusterung enthält. Der Kapitän muß auch in einer vom Reichshandelsamte vorgeschriebenen Fassung ein Zeugnis über Führung, Charakter und Fähigkeiten des abgemusterten Seemannes ausstellen und unterzeichnen, oder er kann auf dem betreffenden Scheine erklären, daß er es ablehnt, über all' diese Einzelheiten seine Meinung zu äußern. Der Inspektor aber, vor welchem die Abmusterung erfolgt, hat dem Matrosen auf Wunsch entweder eine Abschrift des oben erwähnten Zeugnisses auszuhändigen oder sie auf dessen Abmusterungsschein einzutragen. Nach Ankunft in dem Bestimmungshafen im Vereinigten Königreiche schickt der Kapitän die Heuerverträge und das Logbuch an das Seemannsamt; die Abmusterungsscheine werden dort von Beamten des Reichshandelsamtes ausgefüllt und später vom Kapitän unterzeichnet; auf den in den Victoria-Docks einlaufenden Schiffen jedoch werden sie an Bord ausgestellt. Der Kapitän füllt natürlich das Zeugnis über die Führung des Matrosen selber aus. Kapitän und Reeder eines auf Küstenfahrt verwendeten Schiffes können sich diese amtliche Einrichtung nach Belieben gleichfalls für die Abmusterung

ihrer Mannschaft zu nutze machen. Wenn ein Seemann von einem Kauffahrteiinspektor im Vereinigten Königreiche abgemustert wird, muß ihm seine Löhnung von diesem oder in dessen Gegenwart ausgezahlt werden. Geschieht die Abmusterung nicht durch den Inspektor, so hat der Kapitän dem Matrosen selber 24 Stunden vor der Abmusterung eine vollständige und richtige Lohnrechnung unter Angabe aller etwaigen Abzüge zu behändigen. Findet aber die Abmusterung im Beisein des Inspektors statt, so ist der Schein dem Matrosen selber beim Verlassen des Schiffes, oder dem Inspektor 24 Stunden vor der Abmusterung zu übergeben. Handelt es sich um Schiffe für große Fahrt, so hat der Seemann zur Zeit, wo er das Schiff rechtmäßiger Weise verläßt, Anspruch auf vorläufige Auszahlung von £ 2 oder eines Viertels der zuständigen Löhnung, je nachdem die eine oder die andere Summe geringer ist; den Rest aber hat er binnen 2 mal 24 Stunden zu erhalten.

Mit Einverständnis des Seemanns kann die endgültige Lohnabrechnung dem Inspektor überlassen bleiben; dieser hat dann das Recht, dem Kapitän oder Reeder eine sie von jeder weiteren Verpflichtung befreiende Schlußquittung auszustellen, und in solchem Falle können rechtsgültige Zahlungen nur durch den Inspektor geleistet werden. Entsteht durch eine unberechtigte Handlung oder einen Fehler des Reeders oder Kapitäns eine Verzögerung, so läuft der Lohnanspruch bis zum Tage der Schlußabrechnung. In strittigen Fällen können sich die Parteien an den Inspektor wenden, und dieser entscheidet endgültig, soweit es sich um Beträge von nicht mehr als £ 5 handelt. Desgleichen ist seine Entscheidung endgültig, wenn beide Parteien schriftlich übereinkommen, ihm ihre Streitsache vorzulegen, und kann er zu diesem Zwecke Einsicht in die Schiffspapiere erlangen. Kapitän oder Reeder dürfen, wenn sie es für gut halten, ihre Mannschaft auch in Gegenwart des Inspektors ablohnen, und zwar hat die Ablöhnung innerhalb zweier Tage nach Ablauf des Heuervertrages oder nach der Abmusterung zu erfolgen, je nachdem dieses oder jenes zuerst stattfindet. Im Falle einer widerrechtlichen Verzögerung hat der Matrose für jeden Tag des Aufschubs Anspruch auf doppelten Tagelohn, aber nicht auf mehr, und es werden in keinem Falle mehr als 10 Tage im ganzen gerechnet.

Für das Jahr 1899/1900 überstiegen die vom Reichshandelsamte in Gestalt von Lohnüberweisungen an die Seeleute geleisteten Zahlungen die Höhe von £ 156000.

Die amtliche Abmusterung und Löhnung kommt der Wohlfahrt der Mannschaft in mannigfacher Weise zu gute. Der Inspektor ist berechtigt, die Auszahlung der Löhne durch Postanweisungen zu bewirken, und so

gelangten im Jahre 1899/1900 z. B. nicht weniger als £ 321000 auf 55299 Postanweisungen zur Auszahlung. Auf diese Weise werden die Leute vor dem Wucherergesindel, das die Häfen unsicher macht, geschützt. Die amtliche Übermittlung der Löhne wurde 1894/95 auch auf fremde Häfen ausgedehnt, und so stieg die Summe dieser Auszahlungen von £ 7618 im ersten Jahre bis auf £ 73628 im Jahre 1899/1900. In Bezug auf das wohltätige Ergebnis dieser Maßregel stimmen alle Beobachter überein. Das Reichshandelsamt unterhält auch eine Hauptsparkasse für Seeleute in London mit Zahlstellen bei den verschiedenen Kauffahrteibehörden, um Einlagen bis zur Höhe von £ 200 für Rechnung der auf der Kriegs- und Handelsflotte oder anderweitig im Seedienste Beschäftigten und für deren Frauen, Witwen oder Kinder entgegen zu nehmen. Während der letzten 5 Jahre beliefen sich die Einlagen auf durchschnittlich £ 86000 im Jahre.

Lohnanspruch.

Der Anspruch des Seemanns auf Lohn und Unterhalt beginnt in dem Augenblicke, wo er die Arbeit aufnimmt oder zu der im Heuervertrage für den Beginn seiner Arbeit vorgesehenen Zeit, was eben von beiden das erste ist. Der Seemann kann sich auch nicht selbst seiner Rechte begeben, noch hängt seine Löhnung irgendwie von dem Frachtverdienste ab; wenn aber in Fällen von Havarie oder bei Verlust des Schiffes festgestellt wird, daß er nicht sein Äußerstes daran gesetzt hat, um Schiff, Ladung und Vorräte zu retten, so geht er seiner Ansprüche verlustig.

Das Gleiche tritt ein für die Dauer unrechtmäßiger Arbeitsverweigerung, ferner während einer Haftstrafe oder einer Krankheit, „die er sich durch eigenes Verschulden oder aus Fahrlässigkeit zugezogen hat." Wenn der Dienst infolge von Verlust des Schiffes oder weil der Mann krank an Land zurückbleiben muß, einen vorzeitigen Abschluß findet, so läuft sein Lohnanspruch nur bis zum Tage dieses Ereignisses. Wenn er nach Unterzeichnung des Heuervertrages ohne sein Einverständnis, und ohne daß er sich etwas hat zu Schulden kommen lassen, entweder vor Beginn der Reise oder während des ersten Monats der Vertragsdauer entlassen wird, so kann er Entschädigung bis zur Höhe einer Monatslöhnung verlangen. Sein Lohn kann von keinem Gerichte beschlagnahmt, noch kann er übertragen oder veräußert werden, bevor er in voller Höhe fällig ist, außer wenn es durch das oben erwähnte Überweisungsverfahren geschieht.

Lohnsätze.

„Wer mit Eifer darauf bedacht ist, Arbeit zu bekommen,“ erklärte ein Matrose vor dem Arbeitsausschusse, „kann für 9 oder 10 Monate im Jahre Beschäftigung finden.

Die sich während des Jahres bietende Arbeitsgelegenheit hängt natürlich von vielerlei Zufälligkeiten ab; zudem sind die Matrosen, welche ihre Lehrzeit auf Dampfern durchgemacht haben, weniger geschickt, als die „alten“ auf Segelschiffen ausgebildeten und daher eher geneigt, eine der ihren verwandte Beschäftigung an Land zu suchen.

Im Küstenverkehr, bei dem die Reise durchschnittlich nicht mehr als 36 bis 48 Stunden dauert, ziehen die Leute, des Nebenverdienstes wegen, Wochenlöhnung vor und sorgen selber für ihre Verpflegung; in solchen Fällen schwanken die Lohnsätze zwischen 26 und 30 sh. Auf den regelmäßig verkehrenden Kohlenschiffen sollen sie sich, wie verlautet, gut beköstigen, auf Frachtschiffen mit unregelmäßiger Fahrt jedoch nicht.

Im Küstenverkehr verpflichten sich die Leute, je nach Übereinkunft, entweder nur für eine Woche und verpflegen sich dann selber, oder monatweise gegen Lohn und Kost. Die Lohnsätze stimmen dabei ziemlich genau mit denen auf Schiffen für kleine und große Fahrt überein.

Die folgenden Tabellen enthalten die während einer Reihe von Jahren auf Schiffen für große Fahrt gezahlten Lohnsätze.

Wo nicht das Gegenteil vermerkt ist, erhalten die Leute neben dem Lohne auch Verpflegung, deren Kosten mit monatlich etwa 40 bis 42 sh in Anschlag zu bringen sind.

Löhne der Vollmatrosen auf Segelschiffen (für große Fahrt).

Höhe der herrschenden Monatslöhne in Schillingen.

	1870	1880	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Newcastle u. Shields	50—55	50—55	55—60	70	60	60	60	60	65	60—65
Middlesborough . .					55—60	60	60	55	60	60
Cardiff					55	55	60	60	60	60
Swansea					55	55	60	55	60	60
Liverpool	50—65	50—60	55—60	60—70	55	55	55	55	55—60	60
London	50—70	50—55	55	70—75	55	55	55	55	60	60—65
Glasgow	55	45—55	55	70	55	55	55	55	60	60

Löhne der Vollmatrosen auf Dampfschiffen (für große Fahrt).

Höhe der herrschenden Monatslöhne in Schillingen.

	1870	1880	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900
stle und Shields	70	70	70—75	90—95	80	80	80	85	90	90
erland					80	80	80	85	90	90
lesborough . . .					80	80	80	85	90	90
. . . .					80	80	80	80	80—85	82—85
l		70	70	100	70—80	70—80	75—80	80	80—90	80—90
ff					70	70	80	80	80—90	80—90
sea					75—80	75—80	80—85	80—85	90	80—90
pool	55—80	50—80	55—80	70—90	60—90	60—90	60—90	60—90	60—90	60—90
n	50—80	60—75	60—75	80—90	70—85	70—80	70—80	70—80	70—90	80—90
ampton					80	80	80	80	80	80
ow	65—80	60—70	60—70	80—92½	70—80	70—80	70—80	70—80	80	80
. . . .					75	75	80	80	90	90
. . . .					70	70	80	80	85	85

Löhne der Vollmatrosen auf Dampfschiffen mit vorbestimmter Fahrt nach:

	1870	1880	1885	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900
	sh	sh	sh	sh	sh	sh	sh	sh	sh	sh
ordamerika, Ostküste	70—80	65—70	70	90	80	80	80	80	90	90
üdamerika und Westindien . . .	60—65	65	65—70	80—85	70	70	70	70—80	80	80
ustralien u. Neu-Seeland	50	60—65	65—70	80	70	70	70	70	70—80	80
stindien u. China	60—65	60—65	65—70	80—85	70—85	70	70	70	80	80
ap, Natal, Ostküste von Afrika . . .		70	65—70	80	70—80	70—80	70—80	70—80	80	80
ittelländ. Meer .	60—70	65—75	65—75	80—90	75	75	75	70—80	80—85	80—85
ffene Vereinbarungen (für wechselnde Fahrt) . .					75—80	75—80	75—80	75—80	85—90	90
ordamerika, Ostküste	80	70—80	75—80	90	80—90	80—90	80—90	80—90	80—90	80—90
üdamerika . . .	60	55—60	55—60	80	70	70	70	70	70	70
stindien u. China	55	55	60	80	70—75	75	75	75	75	80
estküste von Afrika	55	50	50	70—80	60	60	60	60	60	60
ittelländ. Meer .	60	55	60	80	70	70	70	70	70	70

Löhne der Heizer und Kohlenzieher auf Schiffen für große Fahrt.
Höhe der herrschenden Monatslöhne in Schillingen.

	Heizer[1]					Kohlenzieher				
	1896	1897	1898	1899	1900	1896	1897	1898	1899	19[illegible]
Newcastle und Shields . .	80	80	85	90	90					
Sunderland . .	80	80	85	90	90					
Middlesborough	80	80	85	90	90					
Hull	85	85	85	85—90	87½—90	80	80	80	85	[illegible]
Bristol	75—85	80—90	85—90	85—95	85—95					
Cardiff	75	80	80	80—90	80—90					
Swansea . . .	80—90	85—90	85—90	95	85—95					
Liverpool. . .	70—100	70—100	70—100	70—100	70—100	60—90	60—90	60—90	60—90	60—[illegible]
London. . . .	80—90	80—90	80—90	80—100	85—100	70—80	70—80	70—80	70—90	[illegible]
Southampton .	95	95	95	95	95	75—80	75—80	75—80	75—80	[illegible]
Glasgow . . .	70—80	75—80	75—80	80	80	60	60	60	60	[illegible]
Dublin	80	85	85	95	95					
Belfast	75	85	85	90	90					

Durchschnittliche Monatslöhne der Steuerleute und niederen Offiziere auf Segelschiffen für große Fahrt (in Schillingen)

	Tonnengehalt des Schiffes	1870	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	19[illegible]
Erster Steuermann	Unter 500 Tonnen	110	120	120	120	120	110	110	110	[illegible]
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	130	135	140	130	130	130	130	125	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	148	147	150	145	145	145	145	135	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	164	155	158	160	155	160	160	150	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	165	170	170	160	160	160	160	155	[illegible]
Zweiter Steuermann	Unter 500 Tonnen	80	84	85	80	80	77	77	85	[illegible]
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	91	92	92	85	85	80	80	85	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	100	100	99	95	95	90	90	100	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	111	111	106	100	100	100	100	100	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	120	120	111	100	100	100	100	100	[illegible]
Dritter Steuermann	Unter 500 Tonnen	führen gewöhnlich keinen dritten Steuermann				75	—	—	—	—
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	60	62	61	60	63	60	60	65	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	63	65	72	60	65	60	60	65	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	74	73	75	65	68	65	65	70	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	75	75	78	70	70	70	70	70	[illegible]
Hoch-Bootsmann	Unter 500 Tonnen	70	72	81	75	75	70	75	75	[illegible]
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	79	82	87	95	90	85	85	90	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	78	84	94	90	90	80	80	75	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	88	89	95	85	83	83	80	80	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	90	90	95	83	85	85	85	80	[illegible]
Schiffs-Zimmerleute	Unter 500 Tonnen	104	102	95	85	95	85	80	85	—
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	104	107	110	100	100	100	100	100	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	111	112	113	103	105	105	105	105	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	112	112	119	110	105	105	105	110	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	115	116	120	117	115	115	110	110	[illegible]
Segelmacher	Unter 500 Tonnen	60	65	79	—	—	—	—	70	[illegible]
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	78	85	89	70	70	70	70	75	[illegible]
	„ 1000 „ „ 1500 „	87	87	93	90	88	80	85	80	[illegible]
	„ 1500 „ „ 2000 „	96	90	97	90	88	85	85	85	[illegible]
	„ 2000 Tonnen und mehr .	95	98	98	95	90	90	90	85	[illegible]

[1] Viele Heizer sind gleichzeitig auch Kohlenzieher.

Durchschnittliche Monatslöhne der Steuerleute und niederen Offiziere auf Dampfschiffen für große Fahrt (in Schillingen).

		1870	1880	1890	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Erster Steuermann	Unter 500 Tonnen	150	150	146	145	150	150	150	145	155
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	170	168	170	165	160	160	160	165	165
	„ 1000 „ „ 1500 „	200	192	183	175	180	170	170	180	180
	„ 1500 „ „ 2000 „	200	206	205	200	200	200	200	190	200
	„ 2000 „ mehr „	220	230	240	235	235	240	240	240	235
Zweiter Steuermann	Unter 500 Tonnen	106	107	110	120	110	105	110	110	110
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	121	121	122	120	120	120	120	120	125
	„ 1000 „ „ 1500 „	140	126	132	130	130	130	130	135	130
	„ 1500 „ „ 2000 „	150	148	144	140	145	140	140	145	145
	„ 2000 „ mehr „	170	170	167	155	160	160	160	165	165
Dritter Steuermann	Unter 500 Tonnen	gewöhnlich nicht vorhanden			100	100	100	—	85	—
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	94	92	94	110	110	110	105	110	115
	„ 1000 „ „ 1500 „	99	98	105	110	110	110	110	110	110
	„ 1500 „ „ 2000 „	110	110	106	110	110	110	110	115	120
	„ 2000 „ mehr „	120	125	130	120	140	140	140	130	135
Hoch-ootsmann	Unter 500 Tonnen	84	82	100	80	85	95	90	95	100
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	87	87	102	90	95	90	90	95	100
	„ 1000 „ „ 1500 „	88	93	105	100	95	100	100	100	100
	„ 1500 „ „ 2000 „	100	102	105	97	95	100	100	100	100
	„ 2000 „ mehr „	105	106	112	110	110	110	110	110	110
Schiffs-Zimmermann	Unter 500 Tonnen	108	110	112	110	110	105	105	105	110
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	115	115	114	115	115	115	115	120	120
	„ 1000 „ „ 1500 „	112	115	123	120	115	120	120	120	120
	„ 1500 „ „ 2000 „	120	117	123	120	125	120	120	120	120
	„ 2000 „ mehr „	120	120	127	125	125	130	130	135	135
Erster Ingenieur	Unter 500 Tonnen[1]	58	62	65	66	66	66	64	63	64
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	290	311	297	270	280	280	280	280	280
	„ 1000 „ „ 1500 „	290	326	315	300	310	300	300	310	300
	„ 1500 „ „ 2000 „	339	330	336	320	320	320	320	325	330
	„ 2000 „ mehr „	350	372	353	360	380	380	380	370	365
Zweiter Ingenieur	Unter 500 Tonnen[1]	40	43	43	44	45	44	45	47	43
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	200	216	205	195	200	200	200	200	200
	„ 1000 „ „ 1500 „	218	234	223	220	210	210	210	220	215
	„ 1500 „ „ 2000 „	252	241	223	230	230	230	230	240	230
	„ 2000 „ mehr „	250	289	255	250	260	270	270	265	255
Dritter Ingenieur	Unter 500 Tonnen[1]	—	—	36	—	—	—	30	—	37
	Von 500 u. unter 1000 Tonnen	129	156	144	130	155	140	135	135	135
	„ 1000 „ „ 1500 „	170	163	157	155	160	155	155	150	150
	„ 1500 „ „ 2000 „	200	197	171	160	160	160	160	165	160
	„ 2000 „ mehr „	205	224	187	190	190	190	190	205	195

[1] Ingenieure auf Schiffen unter 500 Tonnen erhalten Wochenlohn ohne Verpflegung.

Die Bemannung der Schiffe.

Der Seemann ist nicht nur hinsichtlich seines Wohlbefindens, sondern auch wegen seiner persönlichen Sicherheit angewiesen auf die Tauglichkeit der Bemannung des Schiffes, auf welchem er dient.

Vom Reichshandelsamte wurde im Jahre 1894 ein Ausschuß beauftragt, festzustellen, ob die Notwendigkeit einer Gesetzesverbesserung im Interesse der Bemannung der britischen Schiffe vorliege, und zwei Jahre später wurde hierüber vom Ausschuß ein sehr wertvoller Bericht erstattet.

„Die Führung der meisten britischen Schiffe", so lautete die allgemeine Ansicht, „wird mit Geschick und Verständnis gehandhabt, würdig der besten Überlieferungen der britischen Reederei.

„Die Schiffe sind zumeist unter sorgfältiger Berücksichtigung der Sicherheit und des Wohlbefindens der Besatzung bemannt. Wir freuen uns berichten zu können, daß Vertreter von einigen der größten und erfolgreichsten Reedereien des Königreichs vor uns erschienen sind und uns nicht nur dargelegt haben, daß ihre Schiffe in durchaus einwandfreier Weise bemannt seien, sondern sie hoben auch hervor, daß die Anwerbung einer geschulten Mannschaft im Interesse der Reeder selbst liege."

Andererseits ist durch den Ausschuß die Neigung festgestellt, auf gewissen Schiffen die Zahl der Mannschaft in einer Weise zu verringern, daß sie zu etwaiger Einführung von Verbesserungen in der Betakelung der Schiffe oder von arbeitsparenden Einrichtungen in keinem Verhältnis steht.

Viele Schiffe, die zum Beweis herangezogen wurden oder über die der Ausschuß Bericht erstattete, sind nicht so bemannt gewesen, wie es die Sicherheit und Wohlfahrt der Mannschaft erfordern.

Brutto-Tonnengehalt	Jahre	Segelschiffe			Dampfschiffe			Insgesamt		
		Tonnengehalt	Beschäftigte Personen	Auf je 100 Tonnen beschäftigte Personen	Tonnengehalt	Beschäftigte Personen	Auf je 100 Tonnen beschäftigte Personen	Tonnengehalt	Beschäftigte Personen	Auf je 100 Tonnen
Küstenhandel	1888	597 145	39 505	6,62	289 852	20 540	7,09	886 997	60 045	6,
	1900	378 957	23 734	6,26	508 359	40 288	7,93	887 316	64 022	7,
Auf Küsten- u. großer Fahrt	1888	55 495	2 420	4,36	105 712	3 839	3,63	161 207	6 259	3,
	1900	15 936	719	4,51	201 542	4 930	2,45	217 478	5 649	2,
Auf großer Fahrt	1888	2 401 419	48 669	2,03	3 902 265	108 700	2,79	6 303 684	157 369	2,
	1900	1 594 838	25 856	1,62	6 695 575	151 921	2,27	8 290 413	177 777	2,
Insgesamt	1888	3 054 059	90 594	2,97	4 297 829	133 079	3,10	7 351 888	223 673	3,
	1900	1 989 731	50 309	2,53	7 405 476	197 139	2,66	9 395 207	247 448	2,

Die Verringerung der Mannschaft, berechtigt oder nicht, wird durch vorstehende Übersicht veranschaulicht, welche alle auf den britischen Inseln beheimateten Schiffe, ausschließlich der in der Binnenschiffahrt verwendeten, und die Gesamtheit der Seeleute einschließlich der Kapitäne und der Laskaren und sonstigen asiatischen Matrosen umfaßt. (Siehe Tabelle S. 80.)

Mit Rücksicht auf die Unterschiede in der Klassifikation der Schiffe kann ein genau zutreffender Vergleich mit einem früheren Zeitraum nicht gezogen werden; andernfalls würden die durch Anwendung mechanischer Einrichtungen erzielten Ersparnisse an Mannschaft noch offener zu Tage treten. Daß die Stärke der Bemannung, besonders auf Schiffen für große Fahrt, sich stetig verringert, ist eine zugestandene Tatsache, und die haltlosen Beschwerden vieler Seeleute über durchweg zu geringe Bemannung wurzeln zweifellos zum großen Teil in der Erinnerung an die stärkeren Besatzungen früherer Tage.

Für die Zwecke des oben genannten Ausschusses wurde eine Anzahl von Tabellen aufgestellt, welche die gegenwärtige Stärke der Bemannung der verschiedenen Schiffsklassen zur Anschauung bringen. Die beigefügten Tabellen (S. 82, 83, 84, 85 u. 86) zeigen in nach Tonnengehalt zusammengestellten Gruppen, je nach Rang und Berufsart geordnet, die Durchschnittszahlen der Bediensteten auf Schiffen, welche, unter dem Kauffahrteigesetz auf den Britischen Inseln eingetragen, entweder ihre große Fahrt zwischen dem 1. Januar und dem 31. März 1894 beendeten, oder im Jahre 1893 im Küstenhandel beschäftigt waren.

Unter Küstenhandel versteht man den Verkehr, der von den Britischen Inseln aus mit dem zwischen der Elbmündung und Brest gelegenen Teile des europäischen Festlandes unterhalten wird. In die Tabelle nicht aufgenommen sind Personendampfer, Schlepper, Leuchtschiffe, Fischerboote, dann solche Schiffe, die teilweise mit Laskaren oder Eingeborenen aus Südamerika bemannt sind, und ausnahmsweise stark bemannte Schiffe. Viehaufseher, den Destillierapparat bedienende Techniker, Supercargoes und alle Personen, die nicht tatsächlich zur Mannschaft gehören, sind nicht mit aufgezählt. Als Segelmacher und Lampenputzer beschäftigte Matrosen sind unter „Weiteres Hilfspersonal", und als Köche dienende Seeleute unter „Köche, Stewards u. s. w." aufgeführt.

Unter „Weitere Personen" sind die Hilfsheizer (Donkeymen) und Maschinisten, die Maler auf Segelschiffen und die mit Beaufsichtigung der Ölbehälter und der Pumpen betrauten Matrosen auf Dampfschiffen zu rechnen.

Zum Zwecke der Vergleichung beziehen wir uns auf die vom Reichshandelsamte für Auswandererschiffe aufgestellten Bemannungslisten unter

Dampfschiffe.

Brutto-Tonnengehalt Auslandschiffe	Anzahl der Schiffe	Durchschnittliche Bemannung pro Schiff	Seeleute von Beruf: Offiziere einschl. Kapitäne	Hoch-Bootsmänner	Quartiermeister	Schiffs-Zimmerleute	Andere geringe Dienstgrade	Vollmatrosen	Leichtmatrosen
Unter 50 Tonnen	1	6,0	1,0	1,0	—	—	—	1,0	—
100 und unter 200 Tonnen	2	10,0	1,5	1,0	—	—	—	2,5	—
200 „ „ 300 „	4	12,0	2,0	1,0	—	—	0,2	3,0	—
300 „ „ 400 „	5	12,4	2,2	0,8	—	—	0,2	3,2	—
400 „ „ 500 „	13	13,2	2,6	0,5	—	—	0,1	3,3	0,3
500 „ „ 600 „	13	13,8	2,4	0,6	—	—	0,2	3,8	0,1
600 „ „ 700 „	35	15,1	2,7	0,5	—	0,2	0,6	3,8	0,1
700 „ „ 800 „	26	16,0	2,8	0,5	—	0,2	0,6	4,0	0,1
800 „ „ 900 „	34	16,8	2,8	0,4	—	0,3	0,5	4,2	0,0
900 „ „ 1000 „	34	16,6	2,8	0,5	—	0,3	0,4	4,2	0,1
1000 „ „ 1100 „	57	17,5	2,8	0,5	—	0,3	0,5	4,3	0,2
1100 „ „ 1200 „	91	18,1	2,9	0,5	—	0,3	0,4	4,6	0,2
1200 „ „ 1300 „	92	18,7	2,9	0,6	—	0,3	0,3	4,7	0,1
1300 „ „ 1400 „	100	19,0	3,0	0,6	—	0,3	0,4	4,6	0,2
1400 „ „ 1500 „	77	20,2	3,1	0,6	—	0,5	0,3	4,7	0,4
1500 „ „ 1600 „	79	20,7	3,0	0,6	0,0	0,5	0,2	5,0	0,2
1600 „ „ 1700 „	120	21,2	3,1	0,7	—	0,5	0,2	5,3	0,1
1700 „ „ 1800 „	106	21,7	3,1	0,7	0,1	0,5	0,1	5,2	0,2
1800 „ „ 1900 „	80	22,7	3,1	0,7	0,0	0,6	0,2	5,6	0,2
1900 „ „ 2000 „	88	22,8	3,2	0,8	—	0,7	0,1	5,6	0,3
2000 „ „ 2100 „	90	23,7	3,1	0,8	0,2	0,7	0,1	5,7	0,2
2100 „ „ 2200 „	91	23,5	3,2	0,8	0,1	0,7	0,2	5,7	0,2
2200 „ „ 2300 „	95	24,0	3,2	0,8	0,0	0,8	0,1	6,0	0,2
2300 „ „ 2400 „	73	24,8	3,2	0,8	—	0,8	0,1	6,2	0,3
2400 „ „ 2500 „	65	25,6	3,3	0,8	—	0,8	0,1	6,3	0,3
2500 „ „ 2600 „	48	25,3	3,2	0,8	—	0,9	0,1	6,3	0,3
2600 „ „ 2700 „	37	26,2	3,4	0,9	—	0,9	0,2	6,2	0,3
2700 „ „ 2800 „	55	29,6	3,5	0,9	—	0,9	0,1	7,1	0,4
2800 „ „ 2900 „	33	29,3	3,5	0,9	—	1,0	0,2	6,8	0,8
2900 „ „ 3000 „	40	27,4	3,3	0,9	—	0,9	0,1	6,5	0,5
3000 „ „ 3250 „	56	31,5	3,7	0,8	—	0,9	0,3	7,5	0,5
3250 „ „ 3500 „	36	32,8	3,7	1,0	0,1	0,9	0,2	7,8	0,7
3500 „ „ 3750 „	18	35,8	4,0	0,8	—	1,0	0,3	8,7	0,8
3750 „ „ 4000 „	18	38,7	4,0	1,1	—	1,0	0,2	9,8	0,4
4000 „ „ 4500 „	18	41,9	4,2	0,8	0,6	1,0	0,4	10,4	0,7
4500 „ „ 5000 „	13	48,1	4,0	1,1	0,3	1,0	0,3	12,6	—
5000 Tonnen und aufwärts.	16	50,9	4,2	1,3	1,0	1,0	0,3	13,1	0,2

Dampfschiffe.

Seeleute von Beruf			Ingenieure, Maschinisten zc.				Schiffsärzte	Verwaltungspersonal				Weitere Personen
Kadetten und Volontäre	Schiffsjungen	Zusammen	Maschinisten	Heizer und Kohlenzieher	Weiteres Hilfspersonal	Zusammen		Zahlmeister	Köche, Stewards zc.	Weibliche Stewards u. anderes weibl. Personal	Zusammen	
—	—	3,0	1,0	2,0	—	3,0	—	—	—	—	—	—
—	—	5,0	2,0	2,0	—	4,0	—	—	1,0	—	1,0	—
—	—	6,2	2,0	2,2	0,3	4,5	—	—	1,3	—	1,3	—
—	—	6,4	2,0	2,6	0,4	5,0	—	—	1,0	—	1,0	—
0,1	—	6,8	2,0	2,8	0,4	5,2	—	—	1,1	—	1,1	—
—	—	7,1	2,1	2,8	0,4	5,4	—	—	1,2	—	1,2	—
0,0	0,1	8,0	2,0	3,1	0,7	5,7	—	—	1,4	-	1,4	—
—	0,0	8,3	2,1	3,4	0,6	6,2	—	—	1,5	—	1,5	—
—	0,1	8,3	2,2	3,5	0,7	6,5	—	0,0	1,9	0,0	2,0	—
—	0,0	8,5	2,3	3,3	0,7	6,3	—	0,0	1,8	—	1,8	—
—	0,1	8,7	2,3	3,6	0,8	6,7	—	0,0	2,1	—	2,1	—
0,0	0,0	9,0	2,3	3,7	0,8	6,8	—	0,0	2,2	—	2,3	—
—	0,0	9,0	2,5	3,8	0,9	7,2	—	—	2,5	0,0	2,5	—
0,0	0,0	9,0	2,7	3,8	0,9	7,4	—	0,0	2,6	—	2,6	—
0,0	0,0	9,6	2,9	4,1	0,9	7,9	—	—	2,8	—	2,8	—
0,1	—	9,8	2,9	4,3	0,9	8,1	—	0,0	2,8	—	2,8	—
0,1	—	10,0	3,0	4,5	0,9	8,4	—	—	2,9	0,0	2,9	—
0,1	—	10,1	3,0	4,8	0,9	8,6	—	—	2,9	0,0	2,9	—
0,1	0,0	10,7	3,0	5,1	0,9	9,0	—	0,0	2,9	0,0	3,0	—
0,0	—	10,8	3,0	5,0	1,0	9,0	—	—	3,0	—	3,0	—
0,1	—	11,1	3,0	5,7	0,9	9,6	—	0,0	3,0	0,0	3,1	—
0,1	0,0	11,0	3,0	5,5	0,9	9,4	—	0,0	3,0	—	3,0	—
0,0	0,1	11,2	3,1	5,7	0,9	9,7	—	—	3,1	—	3,1	0,0
0,3	0,1	11,8	3,1	5,8	0,9	9,9	—	0,0	3,1	0,0	3,1	—
0,1	0,0	11,8	3,2	6,1	1,0	10,4	0,0	0,1	3,2	—	3,3	—
0,1	0,0	11,7	3,2	6,3	1,0	10,4	—	0,1	3,0	—	3,1	—
0,1	0,1	12,1	3,3	6,6	1,1	10,9	—	—	3,2	—	3,2	0,0
0,0	0,1	13,1	3,6	8,0	1,1	12,7	—	0,1	3,6	0,0	3,8	0,1
0,1	0,0	13,3	3,6	7,6	1,2	12,4	—	0,0	3,6	—	3,6	—
0,1	—	12,5	3,5	6,9	1,0	11,5	—	0,1	3,4	—	3,5	—
0,2	0,2	14,1	3,8	8,4	1,1	13,3	—	0,1	4,0	0,0	4,1	—
0,4	0,1	14,9	3,8	8,7	1,5	14,0	0,1	0,0	3,8	0,1	3,9	—
0,3	0,0	16,2	4,1	9,6	1,7	15,4	—	0,0	4,1	—	4,2	—
—	0,1	16,7	4,1	11,2	2,0	17,3	—	0,1	4,5	0,1	4,7	—
—	—	18,1	4,1	12,6	2,4	19,1	—	—	4,7	—	4,7	—
0,2	—	19,5	4,4	15,7	3,3	23,4	—	0,1	5,1	—	5,2	—
—	—	21,1	4,2	16,0	4,0	24,2	—	0,1	5,4	—	5,5	—

Segelschiffe.

Brutto-Tonnengehalt	Anzahl der Schiffe	Durchschnittliche Bemannung pro Schiff	Seeleute von Beruf					
			Offiziere einschl. Kapitäne	Hoch-Bootsmänner	Quartiermeister	Schiffs-Zimmerleute	Andere geringe Dienstgrade	Vollmatrosen
			Durchschnitt des Tonnengehalts					
Unter 50 Tonnen	2	3,5	2,0	—	—	—	—	0,5
50 und unter 100 Tonnen	23	4,7	1,5	0,5	—	—	—	1,1
100 " " 200 "	61	6,2	1,8	0,5	—	—	0,0	1,9
200 " " 300 "	27	8,2	2,1	0,9	—	0,0	—	2,9
300 " " 400 "	14	9,1	2,1	0,6	—	—	—	3,4
400 " " 500 "	8	11,5	2,4	0,4	—	0,1	0,1	4,6
500 " " 600 "	9	13,7	2,7	0,2	—	0,4	0,2	5,8
600 " " 700 "	12	15,2	2,8	0,2	—	0,7	0,4	6,7
700 " " 800 "	10	16,4	2,8	0,2	—	1,0	0,4	6,4
800 " " 900 "	19	18,2	3,0	0,1	—	1,0	0,5	7,6
900 " " 1000 "	13	19,1	3,0	0,2	—	0,9	0,6	7,8
1000 " " 1100 "	6	20,0	3,0	0,5	—	1,0	0,5	8,0
1100 " " 1200 "	16	21,7	3,2	0,4	—	1,0	0,7	9,5
1200 " " 1300 "	22	24,2	3,3	0,5	—	1,0	0,9	11,4
1300 " " 1400 "	19	23,1	3,1	0,4	—	1,0	0,8	11,1
1400 " " 1500 "	12	26,0	3,6	0,6	—	1,0	0,8	12,0
1500 " " 1600 "	14	26,8	3,5	0,5	—	1,0	1,0	12,9
1600 " " 1700 "	13	27,5	3,5	0,4	—	1,0	0,8	13:4
1700 " " 1800 "	15	27,7	3,3	0,7	—	1,0	0,7	13,8
1800 " " 1900 "	11	28,9	3,4	0,8	—	1,0	1,0	14,3
1900 " " 2000 "	14	30,6	3,5	0,9	0,3	1,0	0,6	14,8
2000 " " 2100 "	8	30,1	3,4	0,8	—	1,0	0,7	15,4
2100 " " 2200 "	10	31,0	3,8	0,4	—	1,1	0,8	15,2
2200 " " 2300 "	13	30,9	3,5	1,0	—	1,1	0,5	16,2
2300 " " 2400 "	2	32,0	3,5	1,0	—	1,0	1,5	17,0
2400 " " 2500 "	4	32,7	3,7	0,7	—	1,3	0,7	17,2
2500 " " 2600 "	3	33,7	3,3	0,7	—	1,0	1,0	17,7
2600 " " 2700 "	2	34,0	4,0	1,0	—	1,0	0,5	18,5
2700 " " 2800 "	1	39,0	4,0	2,0	—	2,0	1.0	18,0
2800 " " 2900 "	3	35,3	3,7	1,0	—	1,0	1,0	17,0
2900 " " 3000 "	2	34,0	3,5	1,0	—	1.0	0,5	15,5
3000 " " 3100 "	2	36,0	4,0	1,0	—	1,0	1,0	18,8
3100 Tonnen und aufwärts.	2	37,5	3;5	1,0	—	1,0	1,0	24,0

Segelschiffe.

Seeleute von Beruf				Schiffsärzte	Verwaltungspersonal				Weitere Personen
Leicht-matrosen	Kadetten und Volontäre	Schiffsjungen	Zusammen		Zahlmeister	Köche, Stewards 2c.	Weibliche Stewards und anderes weibl. Personal	Zusammen	
der Schiffe für große Fahrt									
—	—	0,5	3,0	—	—	0,5	—	0,5	—
0,7	0,0	0,1	4,0	—	0,0	0,7	—	0,7	—
0,9	0,1	0,0	5,3	—	0,0	0,9	—	0,9	—
1,1	0,2	0,1	7,2	—	—	1,0	—	1,0	—
1,0	0,9	0,1	8,1	—	—	1,0	—	1,0	—
1,2	1,4	0,3	10,5	—	—	1,0	—	1,0	—
1,0	1,4	0,8	12,9	—	—	1,1	—	1,1	—
1,1	1,4	0,6	14,1	—	—	1,1	—	1,1	—
1,9	1,8	0,7	15,2	—	—	1,2	—	1,2	—
0,7	3,3	0,6	16,7	—	—	1,5	—	1,5	—
0,9	3,4	0,5	17,4	—	—	1,7	—	1,7	—
0,8	3,8	0,7	18,3	—	—	1,7	—	1,7	—
1,7	3,1	0,4	19,9	—	—	1,8	—	1,8	—
1,4	3,1	0,4	22,0	—	—	2,1	—	2,1	0,0
1,4	3,1	0,1	21,1	—	—	2,0	—	2,0	—
1,4	4,0	0,3	23,7	—	0,1	2,2	—	2,3	—
1,2	4,0	0,5	24,6	—	—	2,0	—	2,0	0,2
2,0	4,2	0,2	25,5	—	—	2,0	—	2,0	—
1,6	4,0	0,5	25,7	—	0,1	1,9	—	2,0	—
1,5	4,6	0,2	26,8	—	—	2,0	—	2,0	0,1
1,9	4,9	0,3	28,1	—	—	2,3	—	2,3	0,1
1,5	4,9	0,1	27,8	—	—	2,0	—	2,0	0,4
2,5	4,1	0,6	28,5	—	0,1	2,0	—	2,2	0,3
2,1	3,9	0,5	28,9	—	—	1,8	—	1,8	0,2
1,5	3,5	0,5	29,5	—	—	2,0	—	2,0	0,5
1,7	4,7	—	30,2	—	—	2,0	—	2,0	0,5
2,7	5,0	—	31,3	—	—	2,0	—	2,0	0,3
1,5	5,0	—	31,5	—	—	2,0	—	2,0	0,5
—	10,0	—	37,0	—	—	2,0	—	2,0	—
2,0	6,7	0,3	32,7	—	—	2,0	—	2,0	0,7
4,0	3,5	2,5	31,5	—	—	2,5	—	2,5	—
2,0	4,5	1,5	33,0	—	0,5	2,0	—	2,5	0,5
2,5	2,0	0,5	30,5	—	—	2,0	—	2,0	—

Küstenfahrer.

Tonnengehalt	Anzahl der Schiffe	Durchschnittszahl der Bemannung jedes Schiffes	Seeleute von Beruf: Deckoffiziere einschl. Kapitäne	Seeleute von Beruf: Geringere Dienstgrade	Seeleute von Beruf: Matrosen	Seeleute von Beruf: Volontäre u. Schiffsjungen	Seeleute von Beruf: Zusammen	Ingenieure, Maschinisten ꝛc.: Ingenieure, Maschinisten	Ingenieure, Maschinisten ꝛc.: Heizer und Kohlenzieher	Ingenieure, Maschinisten ꝛc.: Weiteres Personal	Ingenieure, Maschinisten ꝛc.: Zusammen	Verwaltungspersonal: Zahlmeister, Schreiber u. Werkzeugverwalter	Verwaltungspersonal: Köche, Stewards ꝛc.	Verwaltungspersonal: Weibl. Stewards und anderes weibl. Personal	Verwaltungspersonal: Zusammen	Schiffsärzte	Weitere Personen
Durchschnitt für Segelschiffe.																	
Unter 50 Tonnen netto	2208	2,4	1,0	—	1,3	0,1	2,4	—	—	—	—	—	0,0	—	0,0	—	—
50 und unter 100 Tonnen netto	2072	3,7	1,3	0,0	2,1	0,2	3,5	—	—	—	—	—	0,1	—	0,1	—	—
100 „ „ 200 „ „	733	5,7	2,0	0,0	2,9	0,3	5,3	—	—	—	—	—	0,5	—	0,5	—	—
200 „ „ 300 „ „	99	7,4	2,0	0,1	4,3	0,5	6,8	—	—	—	—	—	0,6	—	0,6	—	—
300 „ „ 400 „ „	2	5,0	2,0	—	2,0	—	4,0	—	—	—	—	—	1,0	—	1,0	—	—
400 „ „ 500 „ „	1	7,0	2,0	—	5,0	—	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Durchschnitt für Dampfschiffe.																	
Unter 50 Tonnen brutto	31	3,2	1,0	—	0,9	0,0	2,0	1,0	0,2	—	1,2	—	—	—	—	—	—
50 u. unter 100 Tonnen brutto	177	4,2	1,1	—	1,6	0,1	2,8	1,0	0,4	—	1,4	0,0	0,0	—	0,0	—	0,0
100 „ „ 200 „ „	155	6,4	1,6	0,1	1,9	0,1	3,7	1,2	1,2	0,0	2,5	—	0,2	—	0,2	—	—
200 „ „ 300 „ „	101	9,2	2,1	0,1	2,8	0,1	5,2	1,8	1,6	0,1	3,6	—	0,4	0,0	0,4	—	—
300 „ „ 400 „ „	103	11,0	2,3	0,5	3,2	0,0	6,0	2,0	2,1	0,1	4,2	—	0,7	—	0,7	—	—
400 „ „ 500 „ „	92	12,2	2,6	0,4	3,7	0,0	6,6	2,0	2,4	0,2	4,5	—	1,0	—	1,0	—	0,0
500 „ „ 600 „ „	53	13,9	2,6	0,7	4,1	0,1	7,5	2,0	3,0	0,4	5,4	—	1,0	—	1,0	—	—
600 „ „ 700 „ „	50	15,4	2,7	0,8	4,7	0,2	8,2	2,0	3,6	0,4	6,0	—	1,1	—	1,1	—	0,0
700 „ „ 800 „ „	60	16,1	2,8	0,8	5,1	0,1	8,8	2,0	3,7	0,5	6,1	—	1,1	—	1,1	—	—
800 „ „ 900 „ „	38	16,6	2,8	1,2	4,8	0,1	8,9	2,0	3,5	0,8	6,3	—	1,4	—	1,4	—	—
900 „ „ 1000 „ „	34	17,4	2,8	1,4	5,1	0,2	9,5	2,1	4,0	0,6	6,6	—	1,3	—	1,3	—	—
1000 „ „ 1100 „ „	13	17,0	2,8	1,1	5,2	—	9,2	2,0	3,8	0,7	6,5	—	1,4	—	1,4	—	—
1100 „ „ 1200 „ „	6	17,5	3,0	0,8	5,5	0,2	9,5	2,0	3,7	0,7	6,3	—	1,7	—	1,7	—	—
1200 „ „ 1300 „ „	3	19,0	2,7	1,7	5,3	—	9,7	2,3	4,3	1,0	7,7	—	1,7	—	1,7	—	—
1300 „ „ 1400 „ „	6	19,0	3,0	0,8	6,0	—	9,8	2,1	4,6	0,6	7,5	—	1,6	—	1,6	—	—
1400 „ „ 1500 „ „	3	26,3	3,3	2,0	6,0	—	11,3	3,3	8,0	0,7	12,0	—	3,0	—	3,0	—	—

I. Dampfermatrosen.

	Gesamtzahl der Bemannung, einschließlich der Kapitäne, Maate und unteren Rangstufen
3000—4750 Tonnen brutto	28
4750—6000 " "	35
6000—8000 " "	42
8000 Tonnen und mehr	48

III. Ingenieure und Maschinisten.

	Ingenieure	Heizer für je 18 □ Fuß Kessel-Rostfläche	Hilfsmaschinisten	Werkzeug-(Material)-Verwalter	Schmierer
Für Schiffe von 100—200 indizierten Pferdekräften	4	1	1	1	—
" " " 200—300 " "	4	1	1	1	2
" " " 300—400 " "	5[1]	1	1	1	2
" " " 400—600 " "	6[1]	1	1	1	3
" " " 600 und darunter	7[1]	1	1	1	4

[1] Davon einer vielleicht Kesselschmied.

Tonnen-Raumgehalt	Deckoffiziere 2c.[1]	Vollmatrosen[2]	Leichtmatrosen[3]	Gesamtzahl
500	6	9	5	20
600	7	11	5	23
700	7	13	6	26
800	7	15	7	29
900	7	17	8	32
1000	7	19	9	35
1100	7	20	10	37
1200	7	21	11	39
1300	7	23	11	41
1400	7	24	12	43
1500	7	26	12	45
1600	7	27	13	47
1700	7	28	14	49

Und noch außerdem 2 Mann für 100 Registertonnen.

Bemerkungen und Ergänzungen

[1] Kapitän (Steuerleute), Maate, Schiffszimmermann, Schiffskoch und Steward.

[2] Einschließlich Hochbootsmann, Bootsmannsmaat, Segelmacher (falls dieser Seemann von Beruf) und Quartiermeister).

[3] Distilling engineer (der den Condensor beaufsichtigende Maat) oder 2 Schiffsjungen (gleich einem Leichtmatrosen), aber nur 2 Schiffsjungen auf je 500 Tonnen.

Bei Verwendung eines Dampf-Hilfsapparates (steam winch) wird dessen Leistungsfähigkeit (zur Ersparung von Handarbeit bei der Steuerung) über 500 Tonnen hinaus für je 200 Tonnen des Schiffes gleich einem Leichtmatrosen gerechnet.

Abschnitt 305 des Kauffahrteigesetzes der Merchant Shipping Act von 1894, in denen bestimmt wird, daß „solche Schiffe mit einer für die beabsichtigte Reise ausreichenden Bemannung, wie sie den Anforderungen des Aufsichtsbeamten über das Auswanderungswesen entspricht, versehen sein müssen."

Dabei muß natürlich in Betracht gezogen werden, daß für Frachtschiffe eine verhältnismäßig geringere Bemannung erforderlich ist.

(Siehe Tabelle auf S. 87.)

Es sollen zum wenigstens an Bord sein: 3 Ingenieure, 6 Heizer und ein Hilfsheizer (Donkeyman).

Heizer und andere können in den Schiffslisten, je nach Belieben des Kapitäns oder des ersten Ingenieurs als Heizer, Kohlenzieher, Hilfsheizer und Materialverwalter (storekeeper) geführt werden.

Für Segelschiffe ist umstehende Bemannungsliste aufgestellt.

(Siehe Tabelle auf S. 87.)

In dem bereits erwähnten Ausschusse für die Bemannung von Handelsschiffen befanden sich unter anderen zwei Vertreter des Reichshandelsamtes, 7 Reeder, 3 Seeleute, der Vertreter des Ministeriums (Deputy Minister) für Schiffahrt und Fischereiwesen in Kanada, sowie einige andere Vertrauensmänner, und als Vorsitzender Sir E. J. Reed, ein ehemaliger Schiffsbaumeister.

Die Mehrheit des Ausschusses, darunter Sir F. Evans, Direktor der bekannten Union Line, aber mit Ausschluß der übrigen Reeder, unterzeichnete ein Schriftstück zu Gunsten einer unerläßlichen Mindestbemannung für verschiedene Schiffsgattungen, und es erscheint uns zweckmäßig, diese Bemannungsliste behufs Vergleichung mit den vorauigegangenen Tabellen über die Höhe der Durchschnittsbemannung hier einzufügen.

Die bei jeder Klasse angegebenen Ziffern sollen das äußerst zulässige Bemannungsminimum bezeichnen und der sachverständige Beirat für die Abteilung „Seewesen" im Reichshandelsamte fügte hinzu: „Es würden viele Schiffe, wenn sie in Übereinstimmung mit diesem Entwurfe bemannt würden, einen geringeren Bestand an Mannschaft aufweisen, als ich ihn für erwünscht hielte, wäre ich selbst an Bord."

Der Ausschuß äußerte sich wie folgt: „Nach sorgfältiger Prüfung der uns übermittelten Aussagen und unter Berücksichtigung aller für die Beurteilung des Gegenstandes wichtigen Gesichtspunkte sind wir zu der Überzeugung gelangt, es solle keinem britischen Dampfer von 700 Tonnen oder

mehr Bruttogehalt gestattet sein, von einem britischen Hafen aus in See zu gehen mit weniger als 6 Matrosen außer dem Kapitän, auch sollten zum Mindesten 2 Steuerleute an Bord und von den 6 Matrosen wenigstens 4 Vollmatrosen sein. Einige von den Leuten könnten als Zimmerleute oder Hochbootsleute verwendet werden, aber alle müßten den Wachtdienst versehen können, sodaß während der Nachtwache außer dem Wachtoffizier stets 3 Mann auf Deck sind".

Genaueres ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Deck-Bemannungsplan für Dampfer.

Brutto-Tonnengehalt	Kapitäne	Steuerleute	Schiffs-Zimmerleute	Hochbootsmänner oder an ihrer Statt Vollmatrosen	Vollmatrosen	Leichtmatrosen
Von 200 und unter 350 Tonnen	1	1	—	—	3	1
„ 350 „ „ 500 „	1	1	—	—	4	1
„ 500 „ „ 700 „	1	2	—	—	4	1
„ 700 „ „ 1000 „	1	2	—	—	4	2
„ 1000 „ „ 1500 „	1	2	—	—	5	2
„ 1500 „ „ 2000 „	1	2	1	1	5	1
„ 2000 „ „ 2500 „	1	3	1	1	5	1
„ 2500 „ „ 3000 „	1	3	1	1	5	2
„ 3000 „ „ 3500 „	1	3	1	1	6	1
„ 3500 „ „ 4000 „	1	3	1	1	6	2
„ 4000 „ „ 4500 „	1	3	1	1	7	1
„ 4500 „ „ 5000 „	1	3	1	1	7	2
„ 5000 „ „ 5500 „	1	3	1	1	8	1
„ 5500 „ „ 6000 „	1	3	1	1	8	2

„Auf Dampfern von 6000 Tonnen oder mehr sollte für je 1000 Tonnen ein weiterer Vollmatrose (oder ein gleichwertiger Ersatz an Arbeitskraft) eingestellt werden, zwei Schiffsjungen könnten einen Leichtmatrosen ersetzen."

Was die Unterdeckarbeiter angeht, so empfahl der Ausschuß die Trennung der für den Maschinen- und den Kesselraum bestimmten Mannschaften, damit nicht Heizer zur Hilfe im Maschinenraum als Schmierer herangezogen und ihre Kameraden dadurch überlastet würden.

Der Mindestbestand an Heizern und Kohlenziehern sollte festgesetzt werden, indem der tägliche Kohlenverbrauch der Handelsschiffe auf Fahrt in gemäßigten Breiten durch drei und bei Fahrt in tropischen Gewässern durch $2^1/_2$ geteilt würde; eine weitere Hilfskraft einzustellen, sollte angezeigt sein, wenn die bei solcher Teilung übrig gebliebene Zahl größer als eins wäre.

Der Ausschuß glaubte, die Bemannung des Maschinenraumes ruhig dem Reeder überlassen zu können, da eine bedeutende Minderbemannung die Schnelligkeit der Reise beeinträchtigen würde und ihm durch Unfälle und Verzögerungen erhebliche Kosten erwachsen könnten.

Mit Bezug auf die Segelschiffe gab der Ausschuß zu, daß die Lösung der fraglichen Aufgabe mit großen Schwierigkeiten verbunden sei.

„Trotz der Tatsache, daß die Zahl der Matrosen auf den Segelschiffen in den letzten Jahren, sagen wir in den letzten 40 Jahren, sich sehr stark vermindert hat, infolge des gänzlichen Fortfalls der Leesegel und Oberbramsegel, der Einführung von doppelten Marsrahen, neuen Ankerspillen und verschiedenen anderen arbeitersparenden Einrichtungen, und obgleich es sicher ist, daß diese Ursachen dazu beigetragen haben, die Stärke der Bemannung auf Schiffen von annähernd demselben Tonnengehalte gleichmäßiger zu gestalten, so bleibt der Bedarf an Matrosen, ganz abgesehen vom Tonnengehalt der Schiffe, doch noch ein sehr verschiedener, besonders mit Rücksicht auf die Art der auszuführenden Reisen.

„Das uns vorliegende Material bietet uns so viele Beispiele von außergewöhnlich niedriger Bemannung, daß beim Vergleich mit derjenigen anderer Schiffe es unmöglich ist, das herrschende System der Bemannung nach vollkommen eigenem Gutdünken der Reeder als mit der Sicherheit und der notwendigen Rücksicht auf die Wohlfahrt britischer Seeleute vereinbar zu finden.

„Wenn die Leistungsfähigkeit des Vollmatrosen als Einheit angesehen wird, so sollten Kapitäne, Steuerleute, Zimmerleute, Hochbootsleute, Segelmacher, Vollmatrosen und Volontäre bei einem Alter von 18 Jahren mit 2 Jahren Dienstzeit als je 1 diensttüchtiger Mann gelten; Leichtmatrosen, Volontäre von 17 Jahren mit einem Jahr Dienstzeit, Stewards und Köche sollten je als zwei Dritteile, Volontäre unter 17 Jahren und Schiffsjungen je als ein Dritteil einer vollen Kraft gezählt werden".

„Es ist unumgänglich nötig", so sagt die Mehrheit des Ausschusses, „daß nie weniger als drei Vierteile der laut nachstehender Tabelle für Segelschiffe vorgeschriebenen Mannschaft Mann für Mann dienstfähig sind, d. h., daß sie den Vollmatrosen gleichkommen.

Bemannungsplan für Segelschiffe.

Schiffe	von	200	T.	Tiefgang	sollten	eine	Bemannung	entspr.	$5\frac{2}{3}$	Vollmatrosen	führen
"	"	250	"	"	"	"	"	"	$6\frac{2}{3}$	"	"
"	"	300	"	"	"	"	"	"	$7\frac{1}{3}$	"	"
"	"	350	"	"	"	"	"	"	$8\frac{1}{3}$	"	"
"	"	400	"	"	"	"	"	"	9	"	"
"	"	450	"	"	"	"	"	"	$9\frac{2}{3}$	"	"
"	"	500	"	"	"	"	"	"	$10\frac{1}{3}$	"	"

Schiffe	von	550	T.	Tiefgang	sollten	eine	Bemannung,	entspr.	11 1/3	Vollmatrosen	führen
„	„	600	„	„	„	„	„	„	12	„	„
„	„	650	„	„	„	„	„	„	13	„	„
„	„	700	„	„	„	„	„	„	13 2/3	„	„
„	„	750	„	„	„	„	„	„	14 1/3	„	„
„	„	800	„	„	„	„	„	„	15	„	„
„	„	850	„	„	„	„	„	„	15 2/3	„	„
„	„	900	„	„	„	„	„	„	16 1/3	„	„
„	„	950	„	„	„	„	„	„	17	„	„
„	„	1000	„	„	„	„	„	„	17 2/3	„	„
„	„	1100	„	„	„	„	„	„	18 1/3	„	„
„	„	1200	„	„	„	„	„	„	19	„	„
„	„	1300	„	„	„	„	„	„	20	„	„
„	„	1400	„	„	„	„	„	„	21	„	„
„	„	1500	„	„	„	„	„	„	22	„	„
„	„	1600	„	„	„	„	„	„	22 2/3	„	„
„	„	1700	„	„	„	„	„	„	23 1/3	„	„
„	„	1800	„	„	„	„	„	„	24	„	„
„	„	1900	„	„	„	„	„	„	25	„	„
„	„	2000	„	„	„	„	„	„	25 2/3	„	„
„	„	2100	„	„	„	„	„	„	26	„	„
„	„	2200	„	„	„	„	„	„	26 2/3	„	„
„	„	2300	„	„	„	„	„	„	27	„	„
„	„	2400	„	„	„	„	„	„	27 2/3	„	„
„	„	2500	„	„	„	„	„	„	28	„	„
„	„	2600	„	„	„	„	„	„	28 2/3	„	„
„	„	2700	„	„	„	„	„	„	29	„	„
„	„	2800	„	„	„	„	„	„	29 2/3	„	„
„	„	2900	„	„	„	„	„	„	30	„	„
„	„	3000	„	„	„	„	„	„	30 2/3	„	„

„Auf Schiffen über 3000 Tonnen sollte die Mannschaft an Zahl um einen Drittelmatrosen für je 100 Tonnen, oder einen Vollmatrosen für je 300 Tonnen vermehrt werden."

In einem von vier Mitgliedern des Ausschusses, Reedern von Beruf, eingebrachten Minderheitsgutachten wurde behauptet, daß es unmöglich sei, Bemannungslisten aufzustellen und zwar wegen der großen Verschiedenheit der Schiffe an Tonnengehalt, Seetüchtigkeit, Raumverhältnissen arbeitersparender Einrichtungen, Art der zu führenden Ladung, Richtung und Ziel der Fahrt, Triebkraft (ob durch Dampf oder Segel), Betakelung, Steuerungsart und Lage des Steuerrades; und zu alledem kommen noch die einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeiten, sowie die klimatischen Gegensätze, denen die Schiffe ausgesetzt sind.

Man war indes der Ansicht, daß jedes für große Fahrt bestimmte Schiff, sobald es die Anker lichtet, es sei wann oder wo es wolle, um sichere Fahrt zu gewährleisten, einen Mindestbestand an diensttuender Wachmannschaft auf Deck haben müßte und daß in Ermangelung eines solchen Bestandes der Kapitän, Reeder oder die Deckoffiziere, wen die Schuld träfe, für die Folgen

des Fehlens einer Wache haftbar gemacht werden sollten, wenn das Schiff mangelhaft ausgerüstet und zu schwach bemannt zu betrachten sei.

Die diensttuende Wache sollte bei Nacht oder nebligem Wetter auf jedem für große Fahrt bestimmten Schiffe von mehr als 150 Fuß Länge zum mindesten aus einem Deckoffizier mit Patent, einem zuverlässigen Mann am Steuer, einem auf dem Ausguck und einem weiteren für alle Zwecke sofort verfügbaren Ersatzmann auf Deck bestehen Bei Tage und bei klarem Wetter sollte ein mit Patent versehener Deckoffizier das Kommando des Schiffes führen, ein geschulter Mann am Steuer und ein weiterer zu jeder Dienstleistung befähigter Mann auf Deck sein.

Schließlich stimmte der ganze Ausschuß dahin überein, daß eine zu schwache Bemannung, einerlei ob gesetzlicher Vorschrift entsprechend oder nicht, eine Seeuntüchtigkeit des Schiffes begründen solle und daß die Beamten des Reichshandelsamtes zu ermächtigen seien, Schiffe anzuhalten und die Reeder und Kapitäne zur Entscheidung der einzelnen Fälle vor einen zuständigen Gerichtshof zu ziehen.

Das Kauffahrteigesetz vom Jahre 1897 gestattet dem Reichshandelsamte, in nachstehender Weise vorzugehen: Hat das Reichshandelsamt infolge eingereichter Klage oder aus anderen Gründen, Ursache zu der Annahme, daß ein britisches Schiff aus Mangel an genügender Besatzung für den Dienst, zu dem es bestimmt ist, nicht, ohne Menschenleben aufs Spiel zu setzen, auf See gehen kann, so darf einem solchen Schiffe das Auslaufen verboten und seine Untersuchung von einem Sachverständigen vorgenommen werden. Auf Grund von dessen Bericht kann das Reichshandelsamt die Freigebung des Schiffes nur verfügen, nachdem bezüglich der Bemannung alle Anforderungen erfüllt sind, die diese Behörde zum Schutze von Menschenleben für nötig erachtet hat. Dem Reeder oder dem Kapitän des Schiffes steht es frei, gegen das Urteil des Handelsamtes bei der Hafenbehörde Einspruch zu erheben. Gleiche Bestimmungen gelten auch für fremde Schiffe, die in britischen Häfen Ladung einnehmen. Wird aber gegen solche Schiffe vorgegangen, so muß dem nächsten Konsulatsbeamten des Landes, zu dem sie gehören, Mitteilung davon gemacht werden. Dieser kann jemanden beauftragen, das betreffende Schiff gemeinsam mit dem Hafenmeister zu untersuchen, und im Falle der Berufung kann er einen Vertreter zum Gericht entsenden.

Arbeitszeit.

Arbeitsdauer und Arbeitsleistung hängen natürlich von der Witterung, der Art des Handels (ob in großer oder Küstenfahrt) und von der Leistungsfähigkeit der Mannschaft ab. Der Seemann hat den „berechtigten An-

ordnungen“ (lawful commands) Folge zu leisten — ein sehr dehnbarer Begriff! — und die Art seiner Beschäftigung verhindert eine gesetzliche Regelung, wie sie in anderen Gewerben möglich ist. Vorschriftsgemäß wird der Dienst in 4stündige Wachen zerlegt, sodaß der Matrose abwechselnd 4 Stunden in Dienst und 4 Stunden dienstfrei ist. Die Wache von 4 Uhr nachmittags bis 8 Uhr nachmittags wird in 2 Wachen von je 2 Stunden geteilt, die sogenannten Hundewachen (Dog-watches), um einen Wechsel in den Stunden des Dienstes herbeizuführen. Derart fallen auf den Mann innerhalb 24 Stunden 12 bis 14 Stunden Dienst. Bei einer Wache von 3 Mann kommen auf jeden 2 Stunden am Steuer, eine auf dem Ausguck und eine als Ersatzmann, oder eine Stunde am Steuer und 2 auf dem Ausguck: eine Einteilung, die natürlich mannigfachen Abänderungen unterliegt.

Ein gewisser Anstrich von Tatsächlichkeit wird unserer Schätzung, und unseren Ausführungen ein gewisser Nachdruck verliehen, wenn wir die Darstellung der Obliegenheiten des Matrosen, wie sie Mr. G. A. Laws, Geschäftsführer des Schifferbundes (Manager of the Shipping Federation), in Vertretung der Reeder gibt, vergleichen mit der von Mr. J. Havelock Wilson, Schriftführer des Seemanns- und Heizervereins (secretary of the Sailors' and Firemens' Union), beides Männer der Praxis und von seemännischer Erfahrung. Mr. Laws sagt: „Die vorschriftsmäßige Stundeneinteilung im Seedienste ist in Wirklichkeit 6 Stunden Arbeit, aber 12 Stunden Dienst, d. h. die wirkliche Arbeitszeit auf dem Schiffe dauert selten länger als 6 Stunden, aber die Leute müssen 12 Stunden im Dienst sein, nämlich während je 4stündiger Wachen und zweier Hundewachen. Die längste Zeit jedoch raucht der Mann seine Pfeife und spaziert auf dem Deck herum, gerade als ob er zu Hause wäre und sich in seinem Garten erginge. Das ist höchstens eine Leibesübung zu nennen, aber nicht Arbeit. Überstunden gibt es im Seedienste nicht, aber im Hafen bekommen Matrosen und Heizer für Verladungs- oder sonstige Arbeit vor 6 Uhr vormittags oder nach 6 Uhr nachmittags Überstunden, gleich jedem anderen Arbeiter, bezahlt. Als Feiertage im Seedienst gelten die Sonntage und die anderen gesetzlichen Feiertage, für welche Löhnung gezahlt wird. Am Sonntage arbeitet niemand, soweit es sich nicht um die Steuerung des Schiffes handelt, und das ist keine Arbeit, sondern nichts als körperliche Übung, und zwar eine Übung ganz angenehmer Art. Dazu kommen dann noch der Weihnachtstag und ähnliche Festtage mit voller Löhnung.“

Hören wir dagegen Mr. Wilson: „Ich kann,“ sagte er, „wahrhaftig nicht umhin, zu lächeln über die Redensart von der sogenannten angenehmen Leibesübung, die den Seeleuten obliege. Ich weiß nicht, ob jener Herr die

Steuerung eines Schiffes für keine Arbeit hält. Der Seemann hat den ganzen Tag zu tun gehabt; er hat die gewöhnlichen Schiffsarbeiten, hat Streicher- und Zimmermannsarbeit verrichtet, hat gescheuert und geteert, und in der Nacht hat er dann noch 2 Stunden Dienst am Steuer und 2 Stunden auf dem Ausguck gehabt. Nun, ich glaube nicht, daß das als leichte Körperübung zu bezeichnen ist. Der Mann hat sich 2 Stunden lang am Steuer schinden müssen und dann 2 Stunden auf der Back, wo sich Wellen und Gischt über ihn ergossen, und ich möchte wissen, ob sich so etwas mit einer Beschäftigung im Garten vergleichen läßt. Ich meinerseits würde den Garten vorziehen. Nun, soviel von der leichten körperlichen Anstrengung der Seeleute. Zuweilen brassen sie auch, vermutlich zum bloßen Zeitvertreib, die Rahen herum, hissen die Segel und ziehen sie wieder ein, rollen die Taue auf, klettern ein- oder zweimal bis zum Mastkorb und wieder herunter, machen die Segel klar oder streichen sie. In der Tat, all das mag leichte Leibesübung genannt werden, doch trage ich kein Verlangen danach. Ich habe am Sonntage, bis an den Leib im Wasser stehend, 4 Stunden lang pumpen müssen, meiner Meinung nach gerade keine leichte Arbeit. Ich habe am Sonntage, ich glaube während der Morgenwache, Topsegel reffen, habe 15 oder 20, ja 20 bis 30 Segel setzen müssen; dazu mußte ich binnen 4 Stunden die Rahen ein halbes Dutzend mal herumbrassen, die Taue aufrollen und dann einmal wieder ans Steuer gehen. All das war Sonntagsarbeit und nach meiner Ansicht keine vergnügliche Leibesübung. Auf manchen Schiffen nötigen die Offiziere die Mannschaft, Sonntags das Messing zu putzen und das Deck zu scheuern. Auch das nimmt Zeit in Anspruch, und auch dergleichen ist wohl nicht eben als leichte Arbeit zu bezeichnen." Wir unsererseits wollen dem Vorstehenden nur noch hinzufügen, daß sowohl Schiffe wie Wetter hinreichend verschieden beschaffen sein können, um beide Schilderungen zutreffend erscheinen zu lassen.

Außer der unerläßlichen Arbeit am Steuer und außer der Reinhaltung des Schiffes, fallen dem Seemann noch eine Menge anderer Verrichtungen zu. Viele das Mittelmeer befahrende Schiffe löschen ihre Ladung in dem Hafen und fahren unter Ballast nach einem anderen, um neue Ladung für die Heimreise einzunehmen. Während der Fahrt zwischen den beiden Häfen müssen die Seeleute den Schiffsraum reinigen, um nach der Ankunft Zeitverlust zu vermeiden; aber das ist nicht allgemein der Fall und trifft nicht für alle Fahrten zu. Was die Schiffsmannschaft nach der Ankunft in einem Hafen an Löschungsarbeiten zu tun hat, hängt ganz von den in diesem Hafen herrschenden Gewohnheiten ab.

Im Vereinigten Königreiche werden die Schiffe durch Stauer befrachtet

und durch Hafenarbeiter gelöscht, oder die Reeder lassen durch ihre eigenen Arbeiter die Ladung verstauen und löschen sowie Kohlen einnehmen. Auf der Rückkehr von einer großen Reise gibt es wiederum viel Arbeit mit Malen, Zimmern, Abkratzen des eisernen Decks, Ausbessern der Segel und des Takelwerks, damit das Schiff zu richtiger Zeit wieder auslaufen kann. Im Hafen scheinen die Seeleute in der Regel nur die Arbeit an der Winde beim Löschen der Ladung als Überstunden bezahlt zu erhalten. In den bedeutenderen britischen Häfen galten im Jahre 1891 nachfolgende Lohnsätze:

Tyne:	Von	5	Uhr vorm.	bis	6	Uhr nachm.	9 d	die	Stunde,
	(Sonnabends nach 1 Uhr Nachm. und Sonntags 1 sh die Stunde),								
Clyde:	Von	6	Uhr vorm.	bis	6	Uhr nachm.	6—9 d	die	Stunde,
Dundee:	„	6	„	„	6	„	6 d	„	„
Humber:	„	6	„	„	6	„	6 d	„	„
	für Donkeymen Sonntags						9 d	„	„
Forth:	Von	6	Uhr vorm.	bis	6	Uhr nachm.	6 d	„	„
Thames:	„	5	„	„	7	„	9 d	„	„
	Sonntags, Karfreitags und zu Weihnachten 1 sh die Stunde.								

Vorstehender Bericht wurde dem Arbeitsausschusse übermittelt und mag durch folgenden Auszug aus dem an den Verfasser dieser Zeilen gerichteten Briefe eines Reeders vom März 1902 ergänzt werden: „Was die Überzeit in London betrifft, so werden die Matrosen auf britischen, nach großer Fahrt außer Dienst gestellten Schiffen, d. h. auf Segelschiffen und großen Dampfern, die dann längere Zeit im Hafen liegen, bei der Ankunft abgelöhnt. Genau genommen kann heutzutage von eigentlichen Matrosen (sailors) auf Dampfern nicht mehr die Rede sein, man kann nur noch von Handlangern (deck hands) sprechen, von denen die meisten nicht einmal ein Tau splissen können; dazu kommen die Leute im Maschinenraume (Heizer, Schmierer, Maschinisten u. s. w.) und die Ingenieure. Bei Arbeit an den Winden wird im Hafen für Überzeit gezahlt an Matrosen 6 Pence (6 d) und an Maschinisten 8 oder 9 d die Stunde. Die für die Fortbewegung (wenn das Schiff seinen Platz wechseln soll) eines Dampfers oder eines Segelschiffes erforderliche Nachtarbeit wird nicht als Überzeit berechnet. Auf Segelschiffen für Küstenfahrt gibt es selten einmal Überstunden, und diese werden dann meistens durch ein Trinkgeld oder eine sonstige Erkenntlichkeit vergütet."

Die Arbeitszeit der Heizer hängt zum Teil davon ab, ob eine genügende Anzahl von Kohlenziehern an Bord ist oder nicht, teils auch von der Beschaffenheit der Kohle. Die vorschriftsmäßige Arbeitszeit ist 4 Stunden Dienst mit nachfolgender achtstündiger Ruhe, d. h. 8 Stunden innerhalb 24 Stunden. Nach Aussage eines Heizers vor dem Arbeitsausschusse „hat ein Mann nach Ablauf des vierstündigen Dienstes noch manches andere zu

tun; er muß häufig noch Kohlen ziehen, im Maschinenraume die dort etwa nötige Arbeit verrichten, Lampen putzen und die Messingsachen reinigen, und ehe er die neue Wache antritt, ist er oft eine halbe Stunde, ja selbst dreiviertel Stunden, mit anderen notwendigen Dingen beschäftigt, sodaß er alles in allem genommen, statt 8 Stunden etwa 10 Stunden arbeitet. Es mag einige Schiffe geben, auf denen die Mannschaften wirklich zur rechten Zeit abgelöst werden und die Arbeit erst zu der festgesetzten Zeit wieder aufzunehmen brauchen; aber das ist tatsächlich nur auf sehr wenigen Schiffen der Fall.“ In einigen Fällen dauert der Dienst, infolge Verringerung der Bemannung, jedesmal 6 Stunden mit je 6 Stunden Ruhezeit, und auf kleinen Küstenfahrern wechseln Dienst und Ruhezeit alle 4 Stunden. Die Arbeitszeit der Maschinisten hängt von deren Anzahl ab. Auf großen Schiffen hält der Obermaschinist keine regelmäßigen Wachen und teilt seinen Dienst zumeist wohl mit dem vierten Maschinisten. Der zweite, dritte und vierte Maschinist pflegen die Wache je mit 2 Schmierern zu beziehen, bei 4 Stunden Dienst und achtstündiger Ruhepause. Bei Nebel hält der erste Maschinist die Wache regelmäßig ab; es übernehmen dann je 2 Maschinisten den Dienst für 6 Stunden und sind darauf 6 Stunden dienstfrei.

Verpflegung.

Das Kauffahrteigesetz bestimmt: „Wenn Schiffe von irgend einem Hafen des Vereinigten Königreiches aus durch den Suezkanal oder um das Kap der guten Hoffnung oder das Kap Horn fahren, sollen die Fässer mit Rind- und Schweinefleisch, die Büchsen mit Fleisch- und Gemüsekonserven und die Mehl- und Zwiebacktonnen, die für die Verpflegung der Mannschaft bestimmt sind, von einem Aufsichtsbeamten in der Weise untersucht werden, wie es den in Bezug hierauf erlassenen Vorschriften entspricht. Das soll aber, wenn irgend möglich, schon vor der Einschiffung geschehen, und wenn nach Ansicht des die Untersuchung führenden Beamten die obengenannten Lebensmittel zum Verbrauch geeignet sind, soll derselbe dies in vorschriftsmäßiger Weise bescheinigen. Der Aufsichtsbeamte kann sich zu beliebiger Zeit an Bord begeben, um sich zu vergewissern, daß Vorräte und Wasser ordnungsmäßig geprüft sind, oder ob sie, falls das nicht geschehen, für den Verbrauch durch die Schiffsmannschaft geeignet sind. Findet der Beamte, daß noch keine Prüfung stattgefunden hat, und daß die Beschaffenheit der Vorräte ungenügend ist, so soll das Schiff zurückgehalten werden, bis die vorhandenen Mängel seinen Anforderungen entsprechend abgestellt sind.“ Die oben erwähnten Vorschriften bestimmen, daß der Aufsichtsbeamte im Dienste des Reichshandelsamtes stehen soll; sie enthalten die Einzelbestimmungen, daß

neue Vorräte vor dem Verstauen an Bord geprüft werden, daß die von der letzten Reise übriggebliebenen Vorräte untersucht werden, und daß endlich der Inhalt aller Fässer mit feucht gewordenen Vorräten beseitigt werde. Ebenso sind Vorschriften erlassen worden über die Beschaffenheit der Lebensmittel und die Reinigung der Wasserbehälter. Die Seeleute beklagen sich jedoch über die unzureichende Beaufsichtigung der Frachtdampfer, und es ist zu bezweifeln, ob das Reichshandelsamt über eine genügende Beamtenzahl für die angegebenen Zwecke verfügt. Auf Segelschiffen, die die oben genannten Strecken befahren, wird die Prüfung der geladenen Vorräte von eigens dazu bestellten Beamten vorgenommen, und auf Auswanderungsschiffen, was die Lebensmittel sowohl für die Mannschaft als für die Passagiere betrifft, durch den Auswanderungsbeamten. Es pflegte früher häufig Klage darüber geführt zu werden, daß Reeder die für die Kriegsflotte (condemned navy Stores) unbrauchbar befundenen Lebensmittel für ihre Mannschaft kauften; aber derartige Vorräte werden heutzutage vor dem Weiterverkaufe zunächst chemisch behandelt, damit sie als Nahrung nicht mehr verwendbar sind. Jedenfalls war die Anklage nur in Bezug auf eine kleine Zahl Menschen gerechtfertigt. — Wenn drei oder mehr Leute von der Bemannung eines britischen Schiffes die für sie bestimmten Lebensmittel, bezw. das Wasser zu irgend einer Zeit von schlechter Beschaffenheit finden und zum Genusse für ungeeignet, oder die vorhandene Menge für ungenügend halten, so können sie ihre Beschwerde bei einem Marineoffizier, einem britischen Konsul, einem Wasserschout der Kauffahrteibehörde oder bei einem Obersteuerbeamten anbringen; der angerufene Beamte soll alsdann eine Prüfung der bemängelten Vorräte veranlassen. Ist die Beschwerde begründet, so trifft den Kapitän eine Geldstrafe bis zu £ 20, wenn er irgend etwas von den als unbrauchbar befundenen Lebensmitteln oder vom Wasser verwenden läßt, oder nicht für Lebensmittel und Wasser von guter Beschaffenheit und genügender Menge Sorge trägt. Stellt sich jedoch die Beschwerde als unbegründet heraus, so verfällt jeder der Klagenden dem Reeder gegenüber in eine Strafe, die den Lohn einer Woche nicht übersteigen soll. Wird während einer Fahrt die im Heuervertrage ausbedungene Ration gekürzt, (ausgenommen in Fällen, wo das den festgesetzten Strafbestimmungen entspricht, oder wenn der Seemann seine Pflicht dienstlich vernachlässigt), so ist der Seemann berechtigt, eine Entschädigung von 4 d für den Tag, wenn die Verkürzung nicht mehr als ein Drittel und 8 d für den Tag, wenn sie mehr als ein Drittel beträgt, zu fordern. Desgleichen erhält er 1 sh für den Tag, wenn die Lebensmittel von schlechter Beschaffenheit und zum Gebrauche ungeeignet sind. Aber das Gericht, vor dem der Fall verhandelt wird, kann die Entschädigung herabsetzen oder

ganz zurückweisen, falls bewiesen wird, daß nicht genügend Lebensmittel beschafft werden konnten, oder daß gleichartiger Ersatz dafür geboten wurde. Die Bevollmächtigten des Reichshandelsamtes bezeichnen es als eine bedauerliche Tatsache, daß die Seeleute sich nicht der ihnen zustehenden Beschwerdemittel bedienen, und daß infolgedessen dem Gesetze keine Geltung verschafft wird. Die Seeleute sind in der Tat in hohem Grade in Unkenntnis über ihre eigenen Rechte; kommen sie an Land und hat der unbehagliche Zustand auf ihrem Schiffe erst einmal sein Ende gefunden, so freuen sie sich, seiner ledig und aller weiteren Mühen enthoben zu sein.

Das Kauffahrteigesetz (Merchant Shipping Act) verlangt zwar keine genaue Aufzählung der Nahrungsmittel, wohl aber, daß der Heuervertrag „eine Aufzählung der jedem Seemann zu verabreichenden Lebensmittel" enthalte. Das vorschriftsmäßige Verzeichnis führt uns eine Reihe von Nahrungsmitteln auf, ohne Angabe der Menge von jedem einzelnen; diese wird gewöhnlich vor der Unterzeichnung des Heuervertrages vom Wasserschout hinzugefügt. Vor etwa 50 Jahren wurde vom Reichshandelsamte eine gewisse Aufzählung genehmigt, und seither ist diese, um mit einem Reeder zu sprechen, die einzige, welche gewöhnlich in die Seemannsordnung aufgenommen wird; denn selbstverständlich liegt es im Interesse des Schiffes, das vom Reichshandelsamte gebilligte Verzeichnis anzunehmen, weil dadurch etwaige Einsprüche des Amtes von vornherein abgeschnitten werden. Das geschieht auch, wo die Mannschaft für gewöhnlich reichlicher verpflegt wird. Ein Abdruck dieses „Handelsamtlichen Verzeichnis" (Board of Trade Scale, wie es allgemein genannt wird) ist hier beigefügt. (Siehe Tabelle A S. 124.) Eine andere reichhaltigere Liste ist zum Vergleich ebenfalls beigegeben (siehe Tabelle B S. 125); letztere ist bei dem „Schifferbund" (Shipping Federation) im Gebrauch, und es ist lehrreich, sie mit den im Jahre 1891 vom „Seemannsverbande" (Seamen's Union) aufgestellten Forderungen zu vergleichen. Diese lauteten:

Täglich: Mehl 1/2 Pfd. — Thee 1/2 Unze (= 25 gr) — Zucker 3 Unzen — Brot 1 Pfd. — Wasser 1 Gallone (= 4,54 l); — Sonntags, Dienstags, Donnerstags, Sonnabends: Kaffee 1 Unze; — Montags, Mittwochs, Freitags: Kakao 2 Unzen; — Sonntags und Donnerstags: frischer oder gesalzener Fisch 1 Pfd.;

täglich: Rindfleisch oder Schweinefleisch, gesalzen oder frisch 1 Pfd. (Gewicht warm gekocht und ohne Knochen);

täglich: Kartoffeln 1 Pfd. oder Ersatz dafür nach Übereinkommen; — Frische Suppe mit Gemüse so oft wie möglich;

wöchentlich: Tafelsalz 2 Unzen — Pfeffer 1 Unze — Mostrich

1 Unze — Essigpulver 2 Unzen — Puddinggewürz 1/8 Unze — Essig 1/8 Pinte (= 0,56 l) — Erbsen oder Bohnen 1/2 Pfd. — Zwiebeln 1 Pfd. — Reis 1/2 Pfd. — Hafermehl 1/2 Pfd. — Korinthen oder Rosinen 1 Pfd. — Pickels 1/2 Pinte — kondensierte Milch 1 Pfd.-Büchse — Butter 14 Unzen — Marmelade oder Fruchtgelees 1/2 Pfd.

Aber wenn auch oft eine reichlichere Verpflegung als die in dem „Handelsamtlichen Verzeichnis" vorgesehene gewährt wird, so klagen doch die Seeleute, daß diese Freigebigkeit sich häufig in kleinliche Quälerei verwandle. Wegen des geringfügigen Vergehens eines Mannes werden oft der gesamten Mannschaft alle Zugaben entzogen und ihnen nur das festgesetzte Mindestmaß an Kost verabreicht, und es gibt die Suppe ohne Pfeffer oder Zwiebel oder Pudding lediglich aus Mehl und Wasser. Die Wichtigkeit der — so zu sagen — unerwarteten Abwechslung in der Nahrung, wie überhaupt einer reichlichen und zuträglichen Kost, wurde von einem der seemännischen Zeugen vor dem Arbeitsausschusse mit großer Lebendigkeit geschildert. Nach seinen eigenen Erfahrungen befragt, antwortete er: „Natürlich kann ich keine schöne Rede halten oder etwas der Art. Kaum sind wir ein paar Tage auf See, so wird die Mannschaft auf Mindestration gesetzt, (gemäß dem eben angegebenen Verzeichnis), und wenn sie dann über alles gesprochen haben, und jeder hat seine Lebensgeschichte erzählt, dann wird einem jeden die Gesellschaft des anderen langweilig, einfach weil man keine Abwechslung hat, keine Veränderung beim Mittagessen oder beim Thee. Man weiß genau, was es nächsten Dienstag zum Thee, zum Mittagessen oder zum Frühstücke gibt. Jedermann wird auffässig, jeder wird der Gesellschaft des anderen überdrüssig, und die geringste Anforderung, die ein Offizier an einen Mann stellt, macht diesen, alles infolge der Einförmigkeit des Essens, verdrießlich. Er ist nicht aufgelegt, seine Arbeit so zu tun, wie er es sollte, und wenn er auch nicht widerspricht, so zeigt er sich doch wenig bereitwillig und tut die Arbeit nicht mit der nötigen Lust und Liebe, und dann beschwert sich der Offizier darüber. Ich habe verständige Kapitäne gekannt, die bemüht waren, wenn sie irgend konnten, in die Verpflegung an Bord etwas Abwechslung zu bringen, weil sie die Notwendigkeit erkannten, es den Leuten ein wenig angenehm zu machen." Kein großer Schriftsteller könnte die beinahe tragische Bedeutung der kleinsten Dinge und die Einförmigkeit des Daseins auf einer langen Meeresfahrt, wie sie nach den ersten paar Tagen herrscht, wenn die Leute „über alles gesprochen haben und jeder hat seine Lebensgeschichte erzählt," anschaulicher zur Darstellung bringen.

Auch hier muß, wie stets, wo von der Behandlung der Seeleute die Rede ist, eine scharfe Unterscheidung zwischen den verschiedenen Schiffs-

gattungen gemacht werden. Mr. J. H. Wilson, der Schriftführer des Seemannsverbandes (Seamen's Union) berichtet vor dem Arbeitsausschusse: „In einigen Fällen, wie z. B. auf den regelmäßig fahrenden großen Passagierbooten, sind die Nahrungsmittel sehr gut, und nicht minder ihre Zubereitung; auf den Tausenden von kleinen Küstendampfern aber sind beide gleich schlecht. Gegen die Schiffe der Hauptlinien haben die Mannschaften, was die Verpflegung anbetrifft, keine Klagen vorzubringen. Sie bekommen gewöhnlich so viel wie sie essen können, und es ist ganz gut zubereitet".

Als durchaus unabhängiges Zeugnis mag eine Bemerkung des britischen Konsuls in Nagasaki, Japan, angeführt werden, der so nachdrücklich wie nur möglich für eine gesetzlich bestimmte Kosttabelle eintritt.

Er sagt:[1] „Auf den Dampfern werden die Mannschaften in der Regel gut und reichlich verpflegt, da die kurze Dauer der Seereisen den häufigeren Einkauf von frischem Fleisch und Gemüse gestattet. Auf einigen Segelschiffen werden dann und wann eingelegte Kartoffeln und Gemüse, Korinthen, sauer eingemachte Früchte (Pickles), Kichererbsen (calavances) verabreicht, aber die Kosttabelle der Seemannsordnung (d. h. im Heuervertrag), auf welche allein die Mannschaft gesetzlichen Anspruch hat, und über die man auf vielen Schiffen nicht hinausgeht, ist noch genau dieselbe wie vor 30 oder 50 Jahren. Noch immer folgen einander ohne weitere Abwechslung das gesalzene Rind- und Schweinefleisch, ungeachtet der riesigen Fortschritte, die während dieses Zeitraums in der Kunst des Einmachens gemacht sind, und trotz der Wohlfeilheit, die es jetzt gestattet, Büchsenfleisch, Obst und Gemüse in großer Reichhaltigkeit, bester Beschaffenheit, sowie in reicher Fülle zu bieten, ist Zitronensaft noch immer das einzige gegen den Skorbut verwendete Mittel; Früchte sind auf der Reise etwas Unbekanntes für den englischen Seemann; eingemachte Gemüse und Kartoffeln, werden ihm weder allgemein noch regelmäßig verabreicht, und einerlei ob er zur Winterszeit das nördliche Atlantische Eismeer befährt oder unter den Breiten des Äquators durch eine Windstille gebannt liegt, immer bleibt seine tägliche Nahrung in Menge und Beschaffenheit die gleiche. Vor 30 Jahren hat das vielleicht so sein müssen, aber heutzutage ist selbst in berechtigter Sparsamkeit kein Grund mehr dafür zu finden, warum der Seemann nicht eine abwechslungsreichere und schmackhaftere Kost erhalten sollte, entsprechend den verschiedenen klimatischen Verhältnissen, denen er ausgesetzt ist. Er darf indes auf keine Besserung rechnen, bevor nicht die Seemannsordnung, deren gegenwärtige Fassung dies sehr leicht zuläßt, eine entsprechende Abänderung erfahren hat."

[1] Bericht über das Desertieren der Seeleute an Bord britischer Schiffe C. 4265, 1899.

Der Königliche Arbeitsausschuß verlangte, die Reeder sollten mehr als bisher für genügende Ausbildung der Schiffsköche Sorge tragen.

Im Jahre 1892 wurde von Mr. Dennison, einem ehemaligen wohlbekannten Reeder, eine Kochschule für Schiffsköche eröffnet; einflußreiche Privatleute steuerten die nötigen Mittel dazu bei, und die Anstalt stellt über die erworbenen Fertigkeiten Zeugnisse aus. Der Grafschaftsrat von London hat seitdem die Schiffskochkunst unter die Lehrgegenstände des gewerblichen Unterrichts aufgenommen.

Unterkunft.

„Der dem Matrosen oder dem Volontär auf einem britischen Schiffe zugewiesene Wohnraum soll nicht weniger als 72 Kubikfuß Inhalt und nicht weniger als 12 Quadratfuß Flächenraum haben, nach dem Deck oder dem Fußboden des Raumes gemessen. Ein solcher Raum soll dauerhaft hergerichtet, hinreichend belichtet, der Luft zugänglich und vor Wind und Wetter genügend gesichert sein; desgleichen soll er, soweit wie möglich, vor Ausdünstungen der Ladung oder des Kielwassers geschützt und davon abgeschlossen werden." „Sobald das Schiff vor Eintragung ins Register gemessen wird, sollen die für die Seeleute bestimmten Unterkunftsräume von einem Beamten des Reichshandelsamtes besichtigt werden. Genügt diese Untersuchung seinen Ansprüchen, so soll er dem Steuerbeamten eine Bescheinigung darüber zustellen. Die Zahl der in jedem Raum unterzubringenden Leute muß für immer auf einem Deckbalken angegeben und auf oder über der Tür oder Luke des Raumes eingekerbt oder angemalt werden." Auch dürfen in solchen Räumen keinerlei Güter oder Vorräte untergebracht werden, soweit sie nicht persönliches Eigentum der Mannschaft sind. Eine wegen Verletzung dieser Bestimmungen etwa geführte Klage hat der Beamte zu untersuchen und nötigenfalls für den Mißstand Abhilfe zu schaffen. Nachdem bescheinigt ist, daß für das Unterkommen der Mannschaft und für eine genügende Zahl von Aborten gesorgt sei, kann der für die Leute bestimmte Raum vom Registertonnengehalte des Schiffes wegen der Abschätzung der Steuergebühren in Abzug gebracht werden. — Soweit das Gesetz.

Die an letzter Stelle erwähnte Vorschrift ist von wesentlich förderndem Einfluß auf die Unterbringung der Seeleute gewesen. Fast allgemein ist der für sie bestimmte Raum auf modernen Schiffen von der Back hinweg in helle, wohnliche Kajüten auf dem Deck verlegt worden. Auch hat die Vereinigung der Mannschaft dazu beigetragen, im Vergleich zu früher mehr Platz zu schaffen. Nichtsdestoweniger wird das festgesetzte Mindestmaß von 72 Kubikfuß auf den Mann allgemein als zu gering angesehen, und der Arbeitsausschuß beantragte, es auf 120 Kubikfuß zu erhöhen; eine Änderung

der gesetzlichen Vorschriften ist aber bisher nicht erfolgt. Werden die Matrosen in der Back untergebracht, so machen sich ihnen nicht wenige Übelstände fühlbar. Die Hauptbeschwerden sind: ungenügende Lüftung, aus den in der Nähe gelagerten Vorräten an Öl, Farben, Terpentin entsteigende Gerüche, Abtropfen vom Deck infolge dessen Beschädigung durch Anker und Spill; Ausschwitzen des inneren Decks und der Schanzverkleidung, auf denen sich die Feuchtigkeit, wegen der Verschiedenheit der Temperatur über und unter Deck, verdichtet; endlich Mangel eines genügenden Trockenplatzes für die Kleidung. Nach der Public Health London Act (Sanitätsgesetz für London) vom Jahre 1891 wird das im Hafen liegende Schiff, soweit gesundheitliche Angelegenheiten in Betracht kommen, als ein Haus angesehen, und untersteht in London der Aufsicht eines Sanitätsbeamten. Die Gesamtzahl der beim Einlaufen in den Hafen zum Zwecke der Erteilung des Quarantänescheines besichtigten Schiffe betrug in den Jahren von 1897 bis 1901:

1897	30 228
1898	31 658
1899	33 616
1900	30 805
1901	32 075

Die Zahl der als gesundheitlich verdächtig erscheinenden, daher eingehend besichtigten und ärztlich untersuchten Schiffe betrug:

1897	1 292
1898	1 361
1899	1 539
1900	1 499
1901	1 292

Die geringe, sich nur auf 4,4 v. H. belaufende Zahl der während eines Zeitraumes von 5 Jahren beanstandeten Fahrzeuge spricht sehr zu Gunsten des im allgemeinen auf den Schiffen herrschenden guten Gesundheitszustandes.

Fürsorge für die Gesundheit.

Laut des Kauffahrteigesetzes soll das Reichshandelsamt Verzeichnisse von Arzneien und Drogenvorräten für verschiedene Arten von Schiffen und für Fahrten von verschiedener Dauer zur Verteilung bringen, und die Herausgabe von Büchern, welche Anweisungen über den Gebrauch der Arzneien enthalten, veranlassen und unterstützen. Verzeichnisse, Listen und Bücher dieser Art sind zur Veröffentlichung gelangt, und die Reeder sind bei Androhung einer Strafe von £ 20 gehalten, solche Arzneien und Bücher vorschriftsgemäß zu beschaffen.

Mit einer Buße bis zu £ 50 wird jeder belegt, der zum Gebrauche untaugliche Heilmittel fertigt, auf Lager hält, verkauft oder zum Verkauf anbietet; und einem Gutachten des Königlichen Arbeitsausschusses gemäß soll der Händler gehalten sein, für die Güte seiner Ware einzustehen. Nach Vorschrift des Reichshandelsamtes soll auf allen Schiffen, mit Ausnahme der nach europäischen oder Mittelmeerhäfen oder nach Häfen an der Ostküste Amerikas nördlich vom 35. Grade n. Br. verkehrenden, ein genügender Vorrat von Mitteln gegen den Skorbut mitgeführt und nötigenfalls zur Verwendung gebracht werden. Der Limonen- oder Zitronensaft muß 15 v. H. reinen Alkohols enthalten und von einem Beamten des Reichshandelsamtes als „tauglich und geeignet zum Gebrauche" befunden sein; es soll davon, sobald das Schiff 10 Tage auf See ist, eine Unze mit Zucker täglich für den Mann verabreicht werden. Falls ein Matrose sich weigert, von dem Safte zu trinken, muß der Fall in dem Schiffstagebuche verzeichnet werden. Für Nahrung und Arzneien sind richtige Maße und Gewichte zu verwenden. Das Ortsseeamt, oder, wo es ein solches nicht gibt, das Reichshandelsamt kann Sanitätsbeamte ernennen für die Mannschaft sowohl als zur Beaufsichtigung der Schiffe. Der Sanitätsbeamte jedes Hafens hat die Arzneien u. s. w. 3 Tage vor Auslauf des Schiffes zu prüfen und kann eine zweite Untersuchung vornehmen, falls er Verdacht schöpft, daß die untersuchten Vorräte beseitigt werden könnten. Ist das Ergebnis seiner Untersuchung nicht befriedigend, so soll das Schiff erst auslaufen, nachdem er bescheinigt hat, daß die vorhergefundenen Mängel beseitigt sind, und falls das Schiff den Hafen ohne seine Erlaubnis verläßt, verfallen Kapitän oder Reeder einer Strafe bis zu £ 20. Der mit der Untersuchung der Seeleute betraute Sanitätsbeamte muß auf Veranlassung des Kapitäns oder Reeders jeden Seemann, der sich zum Dienste auf einem Schiffe anbietet, gesundheitlich untersuchen und über dessen etwaige Brauchbarkeit oder Unbrauchbarkeit dem Wasserschout Mitteilung machen. Ziehen sich der Kapitän oder einer der Seeleute oder Volontäre „beim Dienst auf dem Schiffe eine Verwundung oder innere Verletzung zu," so hat der Reeder für ärztliche Hilfeleistung und Verpflegung des Kranken bis zu dessen Heilung oder Heimkehr Sorge zu tragen, und im Todesfalle auch die Kosten des Begräbnisses zu bestreiten. Gleiche Bestimmungen gelten, wenn der Kranke zur Verhinderung von Ansteckung vom Schiffe entfernt werden muß, oder wenn es sich um andere für das Schiff förderliche Maßregeln handelt. Ist der Kranke durch die Schuld des Kapitäns oder Reeders nicht ausreichend mit Nahrung und Arznei versorgt worden, so haben letztere die entstehenden Kosten bis zur Höhe der Löhnung für 3 Monate zu tragen, und es bleiben dem Manne im

übrigen alle gesetzlichen Ansprüche vorbehalten. In allen anderen Fällen können die für Verpflegung u. s. w. entstehenden Kosten von seiner Löhnung in Abzug gebracht werden. Die von einem Konsulatsbeamten zu Gunsten eines erkrankten Seemanns gemachten Ausgaben können beim Reeder eingefordert werden.

Schließlich muß jedes Schiff für große Fahrt, das 100 Personen oder mehr an Bord hat, einen zum vollen Mannschaftsbestande gehörenden geprüften Arzt haben; doch gilt diese Bestimmung nicht für Auswandererschiffe.

Desertion.

Aus einem dem Unterhause erstatteten Berichte ergibt sich, daß im Jahre 1895 von 38 500 auf Segelschiffen beschäftigten Matrosen 1 406 oder 3,7 v. H. auf den britischen Inseln, und 5840 oder 15,3 v. H. im Auslande ihrem Schiffe entliefen. Von 100000 auf Dampfbooten dienenden entwichen 16622 im Bereiche der britischen Inseln und von den Häfen des Inlandes aus 8662 oder 8,6 v. H. Im ganzen betrug die Zahl der Ausreißer von Segelschiffen 14,0 v. H. und von Dampfern 10,5 v. H. Aus der näheren Betrachtung der Ursachen, welche den Matrosen zum Entlaufen veranlassen, ergeben sich wertvolle Aufschlüsse über das Leben des Seemannes an Bord; ein sehr inhaltsreiches Blaubuch, betitelt: „Berichte aus fremden und Kolonialhäfen über die Desertion von Seeleuten von britischen Schiffen" (Reports from certain Foreign and Colonial Ports respecting the Desertion of Seamen from British Ships", C. 9265/1899), wurde über den Gegenstand veröffentlicht; seine eingehende Prüfung verlohnt sich wohl der Mühe. Hauptursachen der Desertion sind die in amerikanischen Häfen geltenden höheren Löhne und die Ränke der Herbergswirte. Wenn nach Ankunft eines Schiffes im Hafen der Matrose sich mit einem Vorschuß auf den Lohn an Land begibt, so wissen sich die Menschenmakler, Herbergswirte und und ihre Helfershelfer, seiner zu bemächtigen, veranlassen ihn durch Versprechungen höherer Löhne dem Schiffe zu entfliehen oder machen ihn betrunken und bringen ihn so in ihre Gewalt. Diese Seelenverkäufer (crimps) sind eine Art von Vermittler für die Beschaffung von Schiffsmannschaft; sie lassen sich für jeden Mann, den sie an Bord bringen, vom Kapitän oder Reeder etwa 2 Dollars zahlen und entlocken dem Matrosen dafür, daß sie ihm zu einer Stelle verhelfen, in Gestalt eines Vorschusses auf seinen Lohn für einen oder zwei Monate, Summen von 20 bis 40 Dollars. Dieses Vorschuß- oder ‚Blutgeld' treibt der Seelenverkäufer vom Schiffsmakler ein. Das Interesse, das Herbergswirte und sonstiges Gelichter daran haben, die Leute zum Ausreißen zu veranlassen, liegt auf der Hand, und

das Gewerbe läßt sich umso leichter betreiben, als es in den Vereinigten Staaten kein Gesetz gibt, das dieser Art von Menschen verbietet, an Bord zu kommen und der Mannschaft geistige Getränke zu verkaufen. Häufig geben sich Kapitäne gar keine Mühe, ihr Schiff von allerlei Gesindel frei zu halten, ja, sie teilen sich selbst mit den Heuerbaasen in den Gewinn, und in solchen Fällen ist für die Matrosen der Anlaß zum Ausreißen besonders groß. Selbstverständlich läßt der Ausreißer den ihm etwa zustehenden Lohn im Stiche. Als ein großes Übel erweisen sich auch die schwimmenden Schnapsläden, wie z. B. in Rio de Janeiro. Die in den Vereinigten Staaten bei der Festnahme von Ausreißern entstehenden hohen Kosten machen die zwischen diesem Lande und Großbritannien, sowie Deutschland, herrschenden Verträge völlig unwirksam. Die Zahl der von britischen Schiffen entlaufenen Matrosen ist in San Francisco von 25,31 v. H. im Jahre 1888 auf 12,02 v. J. 1897 gesunken und zwar hauptsächlich infolge der Einführung einer besonderen Art von Verträgen, durch die das sogenannte ‚Blutgeld‘ in Wegfall kommt. In New York haben sich die Ausreißer von 4,4 v. H. im Jahre 1888 auf 1,4 v. H. im Jahre 1897 vermindert und in Rosario von 45 v. H. im Jahre 1888 auf 36 v. H. im Jahre 1897.

Zumeist enthalten die Heuerverträge die Bestimmung, „daß außerhalb des Heimatlandes Vorschüsse an Geld nur nach Ermessen des Kapitäns gemacht werden dürfen.“

„Viele der Seeleute“, so sagt der englische Konsul in San Francisco, „sind mit dieser Einrichtung sehr zufrieden, andere dagegen nicht; sie haben sich häufig eine nicht unbedeutende Summe Geldes erworben; aber sie können nichts davon herausbekommen, um es für Vergnügungen zu verwenden oder kleine Andenken für die Freunde in der Heimat zu kaufen.“ „Ich möchte,“ so fährt er fort, „befürworten, den Leuten, die über ein genügendes Guthaben verfügen, zu erlauben, während des Aufenhaltes im Hafen sich wöchentlich 10 sh auszahlen zu lassen, da ich ihre Klagen in diesem Punkte für gerechtfertigt halte. Für den Fall, daß die Leute von dem ihnen zustehenden Rechte einen ungehörigen Gebrauch machen, sollte es dem Kapitän freistehen, Auszahlungen zu verweigern, und das Kauffahrteigesetz enthält auch bereits Strafbestimmungen gegen solche, die ihr Geld in Ausschweifungen vergeuden und infolgedessen zum Dienste nicht zu gebrauchen sind.“ Viele Desertionen dürften, genau betrachtet, nicht als solche bezeichnet werden. In Fällen, wo Leute in einem fremden Hafen abgelohnt werden und später ins Elend geraten, fällt dem Schiffe ihre Heimsendung zur Last. So bringt denn der Kapitän, um sich schadlos zu halten, dem Mann, den er entlassen muß, den Gehalt eines Monats in Anrechnung, und der Matrose, der

weniger als einen Monatslohn gut hat, gewinnt noch beim Desertieren; die Kapitäne ihrerseits aber drücken den Ausreißern gegenüber ein Auge zu, weil sie sich dadurch allerlei Verpflichtungen vom Halse schaffen.

Andere Gründe für das Ausreißen sind schlechte Kost und schlechte Behandlung.

Der britische Konsul in Nagasaki, Japan, empfiehlt zunächst Gewährung reichlicherer Kost, Verabfolgung einer ebenso großen Menge geistiger Getränke wie auf der Kriegsflotte, für jedes Schiff Beschaffung einer Kleiderkammer, aus welcher Leute bei Berechnung von nicht mehr als 10 v. H. über den Selbstkostenpreis mit Kleidung versorgt würden, und macht des weiteren nachstehende lehrreiche Bemerkung: „Bleibt ein Schiff der Kriegsflotte für längere Zeit in einem Hafen, so dürfen tatsächlich alle Leute, die ein Führungszeugnis erster Klasse haben, einen Abend um den andern mit Urlaub bis 7 Uhr des folgenden Morgens an Land gehen. Zweimal in der Woche, an den Nachmittagen des Donnerstags und des Sonnabends, wird ein allgemeiner Urlaub erteilt, und so kommt jeder, der nicht ins Schiffsjournal eingeschrieben ist, wenigstens einmal wöchentlich für einen Nachmittag und eine Nacht ans Land. Die Löhnung wird monatlich gezahlt und es mangelt den Leuten daher selten an Geld, noch auch an Gelegenheit, es nach Belieben an Land auszugeben. Auf den Dampfern der Handelsflotte, die, soweit sie in östlicher Richtung fahren, selten mehr als 14 Tage ununterbrochen auf See sind, ist die Gewohnheit fast zum Gesetz geworden, die Mannschaft wachweise abwechselnd jeden Abend nach 6 Uhr an Land gehen zu lassen und ihr den ganzen Sonntag frei zu geben, nachdem frühmorgens das Scheuern und Putzen auf dem Schiffe besorgt ist. Die Dauer der ganzen Reise eines solchen Dampfers, von der Ausfahrt bis zur Heimkehr gerechnet, beträgt selten mehr als 6 Monate; nach Ablauf dieser Zeit erhält der Mann sein Guthaben voll ausgezahlt, und nicht nur auf den großen Dampferlinien, sondern auf fast allen Dampfschiffen ist es Sitte, ihm auf seinen Wunsch von Monat zu Monat Vorschüsse zu gewähren. . . Die Folge davon ist, daß, da die Leute sowohl auf der Kriegs- wie auf der Handelsflotte alle Ursache haben, mit ihrem Dienste zufrieden zu sein, und da es ihnen im ganzen weder an Geld noch an ausreichendem Urlaub fehlt, sie keines von beidem mißbrauchen. . . Auf den meisten Segelschiffen herrschen indes ganz andere Gewohnheiten. In den japanischen Häfen langen z. B. die von Cardiff oder Philadelphia kommenden Schiffe häufig erst nach 4 bis 6 monatiger Fahrt an und bleiben dann einen oder zwei Monate lang im Hafen liegen. Während dieser Zeit hängen Löhnung und Urlaub ganz von dem Ermessen des Kapitäns ab. . . Das Leben in

der Back auf einem Segelschiffe entbehrt auch des geringen Behagens, dessen sich selbst der ärmste englische Landarbeiter erfreut, mit den einzigen Ausnahmen, daß des Seemanns Kost, wenn auch rauh und einförmig, so doch stets ausreichend ist. Die Leute sind auf kleine, schlecht gelüftete Räume beschränkt, die, bei hochgehender See, noch dazu dicht verschlossen gehalten werden müssen. Unter den Tropen muß die Luft in diesen Kojen, zumal wenn sie voll nasser Kleider und Wachstaffete hängen, geradezu abscheulich sein. Die Beleuchtung ist so spärlich wie möglich, Tische und Tischgerät gibt es nicht, der Mann hält seinen Speisenapf, auf einer Pritsche oder einem Kasten sitzend, zwischen den Knien. Bücher und Zeitschriften sind unbekannte Dinge an Bord, und es fehlt den Leuten jede Zerstreuung, mit der sie die wenigen Mußestunden ausfüllen könnten. Kann man sich da wundern, daß die menschliche Natur sich gegen die unnötige Verlängerung derartiger Zustände aufbäumt? Kann man sich wundern, daß der Matrose, dem Urlaub und Geld verweigert wird, den Lockungen der Schnapswirte und Seelenfänger ein williges Ohr leiht, und daß er, auch wenn er nicht Reißaus nimmt, seinen ganzen Lohn daran gibt, um eine Woche lang an Land ein lustiges Leben zu führen, das dann aus den Vorschüssen bestritten wird, die er für den demnächstigen Eintritt auf einem anderen Schiffe erhielt? Und ist es schließlich nicht begreiflich, daß er die Gefahr auf sich nimmt, für Ausbleiben über den Urlaub bestraft zu werden, und daß er sich durch Verkauf seiner ganzen Ausrüstung für den zehnten Teil ihres Wertes Geld verschafft?"

Unter Berücksichtigung all' dieser Umstände empfiehlt der vorerwähnte Gewährsmann „die Erteilung eines wenigstens allwöchentlich wachweise abwechselnden Urlaubs während des Aufenthalts im Hafen und die Auszahlung von wenigstens 25 v. H. einer jeden dem Manne bereits gutgeschriebenen Monatslöhnung." — Wohl zu beachten ist, daß die Eröffnung von Seemannsheimen und ähnlichen Einrichtungen wesentlich dazu beigetragen haben, das Ausreißen zu verringern.

Fälle von Desertion gelangen vor dem Gerichtshofe für summarisches Verfahren zur Aburteilung. Der Schuldige setzt sich dem Verluste seiner Habe und seiner Löhnung aus und, wenn er im Auslande davonläuft, der Einbuße des ihm bei Rückfahrt nach England zustehenden Lohnes; auch hat er die durch Anwerbung eines Stellvertreters entstehenden Kosten zu tragen. Außerdem kann er mit Gefängnis und Zwangsarbeit bis zu 12 Wochen bestraft werden. Weigerung an Bord zu gehen oder Ausbleiben über den Urlaub wird mit Verlust einer zweitägigen Löhnung für 24 Stunden der Abwesenheit bis zum Betrage eines sechstägigen Lohnes oder mit Abzug

der Auslagen für den Stellvertreter bestraft. Innerhalb des Vereinigten Königreiches oder der britischen Besitzungen steht es dem Kapitän, Deckoffizier, Reeder oder dem Empfänger der Schiffsladung frei, den Flüchtigen oder über den Urlaub Ausbleibenden an Bord zu schaffen. Dieser kann aber verlangen, vor den Richter geführt zu werden, der ihn auf das Schiff zurückbringen lassen kann, wenn er nicht etwa seine Absicht, auszubleiben, 48 Stunden vorher kund getan hat. Verläßt ein Matrose das Schiff ohne Erlaubnis, bevor es nach dem Einlaufen im Hafen einen sicheren Platz gefunden hat, so verfällt er einer Strafe bis zur Höhe einer Monatslöhnung. Wer einen Seemann veranlaßt oder zu veranlassen sucht, zu flüchten oder sich nicht zu stellen, dem droht eine Strafe bis zu £ 10; wer aber einem Ausreißer Unterschlupf gewährt, verwirkt eine solche bis zur Höhe von £ 20.

Im Auslande zurückgebliebene Seeleute.

Wenn der Dienst eines Seemannes in einem fremden Hafen endet, oder wenn ein britisches Schiff in einem fremden Hafen verkauft wird oder in andere Hände übergeht und der Matrose sich nicht vor dem britischen Konsul (oder wo ein solcher nicht am Orte, vor einem angesehenen britischen Kaufmann) bereit erklärt, bis ans Ende der Fahrt im Dienste zu bleiben, so hat der Kapitän ihm die Löhnung auszuzahlen und für seine Heimreise Sorge zu tragen; anderenfalls soll der Kapitän dem Matrosen einen Dienst verschaffen, der dem bis dahin von ihm versehenen entspricht, und zwar auf einem Schiffe, das entweder nach dem zunächst gelegenen oder nach einem andern vorher bestimmten britischen Hafen im Vereinigten Königreiche fährt. Zahlt der Matrose selber für die Heimkehr, so kann er den Fahrpreis anstatt der Löhnung einfordern; verauslagt der Konsul die Kosten, so fallen sie gleichfalls dem Schiffe, auf dem der Seemann gedient hat, zur Last. Abgesehen von derjenigen britischen Besitzung, in der der Matrose sich eingeschifft hat, darf der Kapitän keinen Mann entlassen ohne Zustimmung des Wasserschouts oder eines Steuerbeamten, falls es in einer britischen Besitzung geschehen soll; anderswo nicht ohne Erlaubnis des britischen Konsuls, oder, wenn ein solcher nicht vorhanden, zweier britischer Kaufleute. Auch darf der Kapitän keinen Mann auswärts zurücklassen, ohne die Bescheinigung darüber von den ebengenannten Behörden in Händen zu haben. Muß ein Seemann, da seine Beförderung wegen Krankheit unmöglich oder unstatthaft ist, in der Fremde zurückgelassen werden, so hat der Kapitän ihm eine Lohnabrechnung zu behändigen und innerhalb der britischen Besitzungen ein etwaiges Guthaben ihm selbst auszuzahlen. Außerhalb der britischen Herrschaft ist das Geld dem Konsul zu übergeben, der davon die für den Unter-

halt des Mannes bis zu der Zeit, wo er einen neuen Dienst im Hafen findet, entstehenden Kosten in Abzug bringen darf. Falls ein Kapitän oder eine andere zum Schiffe gehörige Person den erkrankten Seemann „vorsätzlich oder unrechtmäßiger Weise" zum Verlassen des Schiffes zwingt oder ihn vor Abschluß der Reise in der Fremde zurückläßt, so macht er sich einer strafbaren Handlung schuldig.

Befindet sich ein Seemann, sei er britischer Untertan oder nicht, weil er von einem britischen Schiffe abgemustert oder zurückgelassen oder auch schiffbrüchig ist, irgendwo in der Fremde in Not, oder ist der auf einem fremden Schiffe dienende britische Matrose in ähnlicher Lage, so muß der Gouverneur (wenn es sich um eine britische Kolonie handelt), der Konsular- oder sonstige königliche Beamte (im Auslande) so lange für seinen Unterhalt Sorge tragen, bis er heimwärts befördert werden kann. An Orten, an denen sich kein solcher Beamter befindet, können zwei britische Kaufleute, oder auch nur einer, falls nicht mehr vorhanden, dem notleidenden Seemanne in gleicher Weise beispringen. Der Matrose kann, je nachdem er von einem britischen oder einem innerhalb der britischen Besitzungen gelegenen Hafen ausgefahren ist, an Bord eines dahin gehenden Schiffes, das gerade eines Matrosen bedarf, gebracht werden. Fehlt es an einem solchen Fahrzeuge, so haben die oben erwähnten Behörden so schnell wie möglich eine Beförderung, sei es auf einem britischen oder einem fremden Schiffe, das in bezeichneter Richtung fährt, zu veranlassen. Der Kapitän eines nach dem Vereinigten Königreiche oder den britischen Besitzungen bestimmten Schiffes ist verpflichtet, notleidende Seeleute aufzunehmen, für ihre gehörige Unterkunft Sorge zu tragen und sie zu verpflegen, und zwar einen Mann auf je 50 Tonnen Gehalt des Schiffes.

Nach Aufweis einer Bescheinigung des Beamten über die Verschiffung des Notleidenden und Angabe der Anzahl von Tagen, für die ihm Unterhalt gewährt wurde, kann der Kapitän Zahlung für Beförderung und Beköstigung jedes Matrosen, der nicht etwa zur Ergänzung der Mannschaft nötig war, gemäß dem vom Reichshandelsamt bestimmten Satze beanspruchen. Alle von fremden Staaten für den Unterhalt ins Elend geratener Seeleute verauslagten und von der britischen Regierung zurückerstatteten Kosten werden dem Schiffe, zu dem die betreffenden Leute gehörten, in Anrechnung gebracht.

Todesfall.

Stirbt ein Seemann an Bord, so muß der Kapitän dessen Guthaben an Löhnung, bares Geld und sonstige Habseligkeiten, bezw. deren Erlös nach etwaiger Versteigerung an sich nehmen. Wird es verlangt, so hat der Kapitän, zum

Zwecke der Heimsendung, den Nachlaß einem britischen Konsul oder kolonialen Zollbeamten auszuhändigen; andernfalls hat er ihn dem Wasserschout desjenigen Hafens im Vereinigten Königreiche zu übergeben, in dem die Reise des Schiffes endet. Darnach ordnet das Reichshandelsamt die Angelegenheit mit dem gesetzlichen Vertreter des Verstorbenen.

Laskaren.

Für die Anwerbung von Laskaren odet sonstigen Asiaten gelten andere Bestimmungen als die bisher aufgeführten. Kapitän, Reeder oder Stellenvermittler können mit einem Laskaren Vertrag schließen, durch den er sich verpflichtet, sich entweder als Matrose oder als Passagier nach dem Vereinigten Königreiche zu begeben. Des weiteren kann der Laskare durch Vertrag verpflichtet werden, vom Vereinigten Königreiche aus an Bord irgend eines nach Indien oder Australien gehenden Schiffes als Seemann zu dienen und von Indien oder Australien aus weiter zu fahren nach irgend einem in Großbritannien oder innerhalb der britischen Besitzungen gelegenen Hafen. Der erste Vertrag muß in einer vom Generalgouverneur von Indien vorgeschriebenen Form abgefaßt sein und bereits bewährte Verordnungen enthalten, welche dem Laskaren die Rückkehr in seine Heimat sichern. Landet ein solcher im Gebiete der britischen Inseln oder der britischen Kolonien, so muß ein von der indischen Regierung bestallter Beamter bescheinigen, daß der neue in Frage kommende Vertrag „in jeder Beziehung richtig abgefaßt“, und daß das Schiff, auf welches er Anwendung findet, „in jeder Hinsicht ein zum Dienste für den Laskaren oder sonstigen Asiaten geeignetes ist.“ Sobald ein Schiff mit Laskaren an Bord in einem Hafen des Vereinigten Königreiches eingelaufen ist, hat der Kapitän dem Steuerbeamten ein Verzeichnis dieser Leute zuzustellen bei Strafe von £ 10 für jeden nicht in die Liste eingetragenen Mann. Nach einer im Jahre 1891 vorgenommenen Zählung waren 21322 Laskaren auf britischen Schiffen beschäftigt; davon befanden sich 1990 im Vereinigten Königreiche, 8797 auf Schiffen, die auf der Fahrt nach Großbritannien begriffen waren oder von dort kamen, 10535 auf Schiffen, die während mehrerer Jahre keinen Hafen im Vereinigten Königreiche angelaufen hatten; über weitere 800 fehlten die Angaben. In diesen Zahlen einbegriffen waren 1377 Deckoffiziere niederen Ranges, 6953 Vollmatrosen, 143 Schiffsjungen, 7475 Heizer und Kohlenzieher, 1336 anderweitig im Maschinenraum beschäftigte Leute und 4038 Stewards. Aus obigen Angaben ist ersichtlich, wie viel mehr Laskaren als früher jetzt beschäftigt werden; doch steht fest, daß man nicht auf eine unerschöpfliche Menge rechnen darf.

Im Jahre 1894, als der Wert der Rupie zwischen 1 sh und 1 $^{1}/_{2}$ sh schwankte, stellte sich die Monatslöhnung der Laskaren wie folgt: Hochbootsleute erhielten 36 bis 37 Rupien; Unterbootsleute 25 bis 30; Lageraufseher 27; Leichtmatrosen 17 bis 20; Heizer 18; Kohlenzieher 12 bis 13; Kellner 18 Rupien. Nach den Bestimmungen der indischen Regierung brauchen die Laskaren in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. März sich weder für die Ostsee oder einen nördlich von 38° nördlicher Breite gelegenen amerikanischen Hafen anwerben zu lassen, noch während der kalten Jahreszeit für einen südlich von 38° südlicher Breite gelegenen. Die Entscheidung der australischen Bundesregierung, Schiffen, welche Asiaten beschäftigen, nicht die Beförderung der Briefpost anzuvertrauen, beeinflußt sicherlich bis zu einem gewissen Grade die Verwendung von Laskaren.

Die Zahl der als Stewards beschäftigten Laskaren hat sich sehr stark vermehrt und die Vorteile der Verwendung von Laskaren im Heizraum unter den Tropen liegen auf der Hand. Ihre Anstelligkeit und Genügsamkeit sprechen des weiteren zu ihren Gunsten, obgleich 3 Laskaren nicht mehr Arbeit verrichten als 2 britische Seeleute. Wie man durch Mr. J. Havelock Wilson erfährt, hat die Peninsular and Oriental Company sich den geringeren Gesittungsgrad der Asiaten in der Weise zu nutze gemacht, daß sie ihnen nur 50 bis 60 Kubikfuß Schiffsraum zuwies anstatt der gesetzlich bestimmten 72 auf den Mann, oder sie gewährte ihnen zwar den vollen Kubikraum, aber nur 9 Quadratfuß Fläche statt der festgesetzten 12. Mit Mühe nur gelang es Mr. Wilson, das Reichshandelsamt von der Unbilligkeit dieses Verfahrens zu überzeugen; nachdem das jedoch geschehen, wurde der Gesellschaft eine Geldbuße dadurch auferlegt, daß man bei Erhebung der Steuer den üblichen Abzug vom Tonnengehalt für den von der Mannschaft beanspruchten Raum nicht in Anrechnung brachte. Zwar berief sich die Gesellschaft darauf, unter indischem, nicht unter britischem Gesetz zu stehen; aber eine Klage, die sie im Jahre 1901 anstrengte, wurde in erster Instanz gegen sie entschieden. Sie appellierte, und eine endgültige Entscheidung ist noch nicht gefallen. Man versuchte die Regierung zu drängen, daß sie ihren Einfluß durch Lösung des mit der Gesellschaft geschlossenen Postvertrages geltend mache, doch ist sie bis 1905 gebunden.

Reeder- und Seemannsverbände. Gewerkvereine.

Der erste von Seeleuten begründete Gewerkverein im heutigen Sinne war die Seamen's United Friendly Society vom Jahre 1851; doch bestehen noch jetzt zwei ältere Vereine und zwar die South Shields Steam Tug Boatmen (1842) und die Wear Steam Packet Trade and Friendly

Society (1847), mit 156 bezw. 115 Mitgliedern im Jahre 1900. Der Seemannsverband (Seamen's United Society) bestand aus 30 miteinander verzweigten Vereinen und übte in den Jahren 1851—55 einen nicht unerheblichen Einfluß auf die Gestaltung der Löhne aus, zerfiel jedoch um etwa 1860. Das seemännische Genossenschaftswesen hat seinen Stützpunkt stets am Tyne gehabt, und die im Jahre 1853 gegründete Tyne Steam Packet Provident Society zählte 1900 343 Mitglieder. Eine streitbare Körperschaft war die im Jahre 1879 entstandene North of England Sailors' and Seagoing Firemen's Union. Sie beschränkte ihre Wirksamkeit auf die Nordostküste Englands und erzielte nach dem Ausstand vom Jahre 1880 eine Steigerung der Löhne. Ihre Mitgliederzahl stieg bis auf 1000, und ihr Erfolg war bis gegen 1882 in stetem Wachsen; dann aber kamen schlechte Zeiten, die Löhne sanken und die Zahl der Mitglieder ging während der Jahre 1884—86 auf 200 zurück. Die Gärung, die das ganze Genossenschaftswesen in den letzten 80er Jahren durchdrang, erweckte den Verband zu neuem Leben, und im Jahre 1891 belief sich seine Mitgliederzahl auf rund 2000. Aber der dann folgende Krach ließ ihn gleichfalls nicht unberührt, und im Jahre 1900 war von allen nur noch die Sunderland-Abteilung mit 255 Mitgliedern in Wirksamkeit. Nach dem Niedergang in den Jahren 1884—86 wurden verschiedentlich neue Versuche gemacht, das seemännische Genossenschaftswesen wieder zu beleben. Im Jahre 1886 wurden in London und Shields unter Mitwirkung der Reeder „Aufsichtsverbände" („Vigilance Associations") begründet; sie stellten ihre Tätigkeit indes schon nach 18 Monaten wieder ein. Ihnen folgte ein Gewerkverein, dessen kometenartige Laufbahn ihn für einige Jahre zu der bekanntesten Arbeitervereinigung Englands machte.

Mr. Havelock J. Wilson, selber ein Seemann von Beruf und später einige Jahre hindurch Parlamentsmitglied für Middlesborough, hatte sich erst vergeblich bemüht, die „North of England Society" davon zu überzeugen, daß es sich darum handele, statt der Ortsvereine einen nationalen Verband zu schaffen; da rief er im September 1887 zu Sunderland einen allgemeinen Matrosen- und Heizerverband, die „National Amalgamated Sailors' and Firemen's Union of Great Britain and Ireland" ins Leben. Nach Ablauf des ersten Jahres hatte sich dieser Verein noch nicht über den Ort seiner Begründung hinausverbreitet und zählte nur 200 Mitglieder. Dann kam die große arbeiterfreundliche Bewegung und mit ihr die Berufung eines Königlichen Untersuchungsausschusses über die ungesetzliche Ausbeutung von Arbeitern (sweating); es folgte die öffentliche Unterstützung des Ausstandes der Arbeiterinnen in den Zündholzfabriken, später die des großen

Ausstandes der Londoner Dockarbeiter und endlich die Ausbreitung der sozialistischen Agitation. 1889 zählte der Verband 45 Zweigvereine und rühmte sich einer Mitgliederzahl von 130 000 Genossen. Es waren die Tage der „neuen Gewerkschaftsbewegung“ („new unionism“), und die „Genossenschaft der Matrosen und Heizer“ stand allen im Kampfe voran. Was sie forderte, war gesetzliche Feststellung der Stärke der Bemannungen und des Umfangs der Verpflegung an Bord, Bestimmung eines Mindestmaßes an Schiffsraum von 120 Kubikfuß auf den Mann, Abschaffung von Decksladung und gleichmäßige Vertretung von Reedern und Seeleuten in den Seeämtern. Der Mitgliederbeitrag betrug wöchentlich 6 Pence und die Seeleute hatten den Nachweis über 4jährige Dienstleistung zu führen, die Heizer über einjährigen Dienst als Kohlenzieher. Dann ging man weiter vor, man verweigerte gemeinsame Fahrt mit Nichtmitgliedern, erbot sich zur Bemannung von Schiffen und versprach denjenigen Kapitänen, die eine etwaige Nichtinnehaltung der Heuerverträge seitens der Seeleute zur Anzeige brächten, die nötige Beihilfe. Die Vertragsbrüchigen sollten mit Buße belegt und aus dem Verbande ausgestoßen, den Reedern die erlittenen Verluste vergütet werden. Letztere weigerten sich indes, auf die Vorschläge einzugehen; sie wollten, wie sie sagten, nicht an einem hochnotpeinlichen Gerichte teilnehmen und behielten sich das Recht vor, je nach Belieben auch Nichtverbandsmitglieder anzunehmen. Eine Reihe von Ausständen war die Folge. Ein die „Union“ bekämpfender neuer Verband, die „International Federation of Seamen, Firemen, Cooks and Stewards“, bildete sich mit Unterstützung der Reeder im April 1890. Mr. Wilson machte sich nun daran, Kapitäne und Deckoffiziere zu vereinigen, damit sie der „Union“ ihre Unterstützung liehen, und die Reeder ihrerseits antworteten mit der Gründung eines Schifferbundes, der „Shipping Federation.“ Es begann nunmehr ein erbitterter Kampf; beide Parteien beschuldigten einander, und zwar augenscheinlich mit vollem Rechte, der Gewalttätigkeit.

Die hohen Verwaltungskosten der „Union“, teils törichter Art, teils durch Schwierigkeiten, wie sie im Berufe des Seemannes liegen, gerechtfertigt, gaben zu mancherlei Ärgernis und aufsehenerregenden Enthüllungen Anlaß. Ein Ausstand in den Londoner Docks brach im Jahre 1890/91 aus, bei dem die Dockarbeiter mit den Seeleuten, die die Arbeit niedergelegt hatten, gemeinsame Sache machten; aber es gelang der „Federation“, 1100 „freie Arbeiter“ einzustellen, und sie errang den Sieg. Ein anderer, heftiger, von Mißerfolg begleiteter Ausstand fand 1891 in Cardiff statt; im November desselben Jahres umfaßte die „Union“ nur 40 000 zahlende Mitglieder: nach Behauptung ihrer Beamten eine Folge der Verleumdungen aus Kreisen

der „Federation." So war denn die Macht der „Union" gebrochen; im Jahre 1893 war die Zahl ihrer Mitglieder auf 15 000 gesunken, und 1894 erfolgte die Auflösung.

Im Jahre 1900 gab es nur 12 Genossenschaften, eingetragene und nichteingetragene zusammengerechnet, mit 14 198 Mitgliedern. Die „Marine Engineers Union", gegründet im Jahre 1887, hatte 8000 Mitglieder, die „Mersey Firemen, Engine Room and Stokehold Workers" vom Jahre 1899 2369; drei weitere Verbände von Maschinisten der Dampferflotte zum Fischereibetriebe in Aberdeen, Grimsby und am Humber hatten 2128 Mitglieder; das macht alles in allem 12 497, ohne Einrechnung von 1701, die vermutlich noch der „Union" als Mitglieder zufallen. Für die Matrosen kommt die „Union" tatsächlich nicht mehr in Betracht.

Wie wir schon sagten, wurde im September 1890 der „Schifferbund" (Shipping Federation) zur Bekämpfung des „Schiffer- und Heizerverbandes" begründet. Er setzt sich zusammen aus den „Mitgliedern von Gesellschaften zu gegenseitiger Schadloshaltung und zum Schutze von Dampfern und Segelschiffen, aus Segel- und Dampfschiffgesellschaften und aus einzelnen Reedern, die den bestehenden Gesellschaften für Schadloshaltung nicht beigetreten sind." Sein Zweck ist „die Behandlung aller auf die Schiffahrt und die damit verbundenen Gewerbe bezüglichen Fragen, vor allem die Wahrung und Förderung der Interessen seiner Mitglieder; er ist ferner bestrebt, bestehende Gesetze, Verträge, Gebräuche und Gewohnheiten, die dem Gedeihen der in Frage kommenden Gewerbe im Wege stehen, zu verbessern; endlich will er den Erlaß schädlicher Gesetze hemmen und zu verhüten suchen, sowie den Abschluß nachteiliger Verträge und die Einführung übler Geschäftsbräuche und Gewohnheiten verhindern." Am 1. Januar 1891 umfaßte die „Shipping Federation" 26 Mitglieder (teils Gesellschaften, teils einzelne Reeder), und die Tonnenzahl ihrer Fahrzeuge belief sich auf 6 327 573; 1900 war der Tonnengehalt auf nahezu 9 000 000 oder auf sieben Achtel des Tonnnengehaltes der britischen Handelsflotte gestiegen, soweit diese als zur Aufnahme in den „Bund" als berechtigt angesehen werden kann. Das Bundesvermögen setzt sich aus Mitgliederbeiträgen zusammen, die sich auf höchstens 1 sh für die Tonne von Dampfern und 4 Pence für die Tonne von Segelschiffen im Jahre belaufen. Der Verwaltungsrat wird jährlich von den Bundesmitgliedern gewählt, deren jedes auf die ersten 100 000 eingetragenen Tonnen eine Stimme, auf 150 000 2 Stimmen und auf jede weiteren 100 000 Tonnen eine Stimme mehr abgibt. Der Verwaltungsrat besteht zur Zeit aus ungefähr 80 Mitgliedern und hält jährlich 2 Sitzungen ab. Sechs Ausschüsse teilen sich in die laufenden Geschäfte,

nach folgenden Gesichtspunkten: Allgemeine Bundeszwecke — Rechtsgeschäfte und Entschädigungen — Bundeshaushalt — Unterstützungsfonds — Belohnung — Unfälle auf See.

Das Vereinigte Königreich ist in 22 Bezirke eingeteilt; diese stehen unter Bezirksausschüssen, zusammengesetzt aus den daselbst wohnhaften Mitgliedern des Verwaltungsrates und anderen ortsangesessenen Reedern, die vom Verwaltungsrate bestätigt sind. Diese Bezirksausschüsse beaufsichtigen die am Orte befindlichen Arbeitsvermittelungsstellen und berichten von Zeit zu Zeit über Arbeitsangelegenheiten an den Verwaltungsrat, während die Schriftführer jedes Bezirkes mit der Hauptstelle für Arbeitsvermittlung in täglichem Verkehre stehen.

So haben wir es denn mit einer Verwaltung zu tun, deren Getriebe aufs sorgfältigste ausgebildet ist und die das Glück gehabt hat, nacheinander von zwei ganz hervorragenden Männern geleitet zu werden, dem verstorbenen Mr. G. A. Laws und seinem Sohne Mr. Cuthbert Laws. Von Anfang an hat der „Bund" das Recht beansprucht und auch behauptet, seine Mitglieder mit Mannschaften für ihre Schiffe zu versorgen. Das hat den Grund zu mancherlei Mißhelligkeiten gelegt, aber seit dem Jahre 1899 sind 17 Bezirksämter vom Reichshandelsamte mit den nachgesuchten Vollmachten versehen worden. Die Stellung, die der Bund den Seeleuten gegenüber einnimmt, läßt sich aufs klarste aus seinem ersten Rundschreiben ersehen, das im folgenden wiedergegeben wird. Der „Bund" erstrebt: Jedermann die Freiheit zu sichern, ohne fremde Einmischung unter von ihm selbstgestellten Bedingungen zu arbeiten, einerlei ob er einem Verbande angehört oder nicht. In Fällen, wo versucht wird, Dockarbeiter, Seeleute und andere an der Übernahme von Arbeit zu verhindern, oder sie zum Bruche eingegangener Verträge zu veranlassen, will der „Bund" gegen die, die das Gesetz verletzen, vorgehen, die Bedrohten schützen, oder nötigenfalls Ersatzmänner für sie schaffen. Er will insbesondere Kapitäne, Deckoffiziere und andere Mitglieder der Mannschaft, die, weil sie zu keinem Verbande gehören, irgendwie bedroht werden, schützen und die Angreifer verfolgen. Handelt es sich um Lohnstreitigkeiten, so will der „Bund" den Reedern seine Unterstützung leihen zur Beschaffung von Seeleuten und Arbeitern unter den auf dem Lohnmarkte geltenden Bedingungen. Auch sollen in einer Anzahl von Häfen Beamte angestellt werden, um Arbeitsuchende in Listen einzutragen. Der „Bund" ist in keiner Weise bestrebt, Mitglieder irgend eines Verbandes von der Anstellung auszuschließen. Er beabsichtigt ferner, wie oben schon erwähnt, alle ihm als Mitglieder beitretenden Reeder zu unterstützen und sie schadlos zu halten in Fällen, wo sie laut der mit ihnen getroffenen Ver-

einbarung ihre Schiffe nicht auslaufen lassen oder sie abtakeln. Als Hauptwaffe im Kampfe für die „Freiheit des Arbeitsvertrages" hat sich die „Bundeskarte" (Federation Ticket) erwiesen, die, mit Namen und Art der Beschäftigung des Besitzers versehen, ohne Unterschied jeder zur See Gehende ausgehändigt erhält.

Diese „Karte" enthält nachstehende Hauptbestimmungen: „Besitzer ist berechtigt, bei Besetzung offener Stellen in erster Reihe zu den im betreffenden Hafen üblichen Lohnsätzen berücksichtigt zu werden, und zwar von jedem dem Bunde beigetretenen Kapitän oder Reeder und auf jedem dazu gehörigen Schiffe. — Der Beitritt zum „Bund" verpflichtet jeden Seemann, seinen Heuervertrag, den Bestimmungen des Kauffahrteigesetzes entsprechend, zu erfüllen und auf jedem Schiffe, für das er sich hat anmustern lassen, zu dienen, einerlei ob der Mannschaft Mitglieder anderer seemännischer Genossenschaften angehören oder nicht."

Die Kampfesweise der Reeder war somit eine sehr einfache; sie wiesen alle Seeleute oder Heizer zurück, die sich nicht dazu verstehen wollten, mit jedem Beliebigen zu dienen, ohne Rücksicht auf dessen Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit zum „Bund", und forderten die „Karte" als Ausweis über die eingegangenen Verpflichtungen. Über den Erfolg dieser Maßregeln ist schon weiter oben berichtet worden. Ein gleiches Verfahren wurde mit Bezug auf die Arbeiten an Land zur Anwendung gebracht, und nachdem im Jahre 1893 der Ausstand der Dockarbeiter in Hull nach einem erbitterten Kampfe, sogar gegen Kanonenboote und Soldaten, ein klägliches Ende genommen hatte, mußte der Dockarbeiterverband den Anspruch auf ausschließliche Beschäftigung seiner Mitglieder aufgeben.

„Um die Einheit unter den Mitgliedern und das gute Verhältnis zu den Seeleuten zu fördern, und um tüchtige und verläßliche Leute anzuspornen", errichtete der „Bund" freiwillig eine Stiftung für von Unfällen Betroffene. Das Unternehmen begann seine Tätigkeit am 1. Januar 1892 und die durch dasselbe zur Auszahlung gelangenden Beträge stellen sich wie folgt: „Bei Todesfall oder gänzlicher Dienstunfähigkeit erhalten der Kapitän £ 100; der erste Deckoffizier, Obermaschinist, Schiffsarzt, Zahlmeister £ 75; der zweite Offizier und der zweite Maschinist £ 50; alle übrigen Deckoffizier mit Patent £ 40; Deckoffiziere niederen Ranges und andere über dem Vollmatrosen und dem Heizer stehende £ 35; Matrosen, Heizer und sonstige Mitglieder der Mannschaft £ 25; oder es werden gezahlt nach bei Diensteintritt getroffener Wahl während 13 Wochen der Dienstuntauglichkeit, statt der Löhnung, dem Kapitän eine Summe von wöchentlich 40 sh; dem ersten Deckoffizier, Obermaschinist, Schiffsarzt, Zahlmeister 30 sh; dem zweiten Maschinisten 20 sh; und so herab bis

10 sh den Matrosen, Heizern u. s. w. Alle, die zur Nutznießung der Stiftung berechtigt sind, können sich für erstere oder letztere Zahlungsweise entscheiden oder die Anwendung beider zur Hälfte beanspruchen. Zahlungen aus der Stiftung erhält nur, wer sich durch den Besitz der „Bundeskarte“ ausweisen kann und 6 Monate lang seinen Dienst an Bord eines zum „Bunde“ gehörigen Schiffes gewissenhaft versehen hat. Leute, die diesen Ansprüchen genügen, erhalten einen Nutznießungsschein oder ein ‚Buch‘, dessen Besitz sie berechtigt, an den Wohltaten der Stiftung teilzunehmen. Die Wirksamkeit der Anstalt ist äußerst erfolgreich gewesen; es sind bereits 70 000 ‚Bücher‘ ausgegeben mit Versicherungsansprüchen von £ 2 000 000 und nahezu 1000 Mitglieder werden monatlich neu aufgenommen. In mehr als 4000 Fällen sind die Ansprüche von Mitgliedern, für Unfälle der verschiedensten Art, befriedigt worden. . . . Durch die Erfolge ermutigt, beschloß der Verwaltungsrat, die Wirksamkeit der Stiftung vom 1. Januar 1900 ab erheblich auszudehnen. Das Ergebnis der Änderung ist, kurz gesagt, folgendes: Jeder Besitzer eines ‚Buches‘ ist nunmehr sowohl für Unfälle als für Eintritt des Todes versichert, und zwar erhält er jetzt nicht nur einen der beiden Beträge, auf den er entsprechend seiner Wahl beim Eintritt in die Mitgliedschaft Anspruch hat, ausgezahlt, sondern beide. So sind die ohnehin schon erheblichen Kosten der Stiftung durch einen Federstrich verdoppelt worden. — Übrigens wollen die Reeder sich keineswegs als uneigennützige Wohltäter aufspielen; sie bieten eine reichliche Belohnung für gute Führung und erwarten dagegen wiederum gewissenhafte Erfüllung der Pflichten. . . . Da Leute, die sich grober Verstöße schuldig machen, der Ansprüche an die Stiftung ganz oder teilweise verlustig gehen, so ist diese Einrichtung von heilsamstem Einflusse auch auf solche, die andernfalls sich als Ruhestörer erweisen möchten. . . . Und es sind bisher von denen, die ‚Bücher‘ besitzen, nur sehr wenige wegen schlechten Verhaltens zur Anzeige gebracht werden.“ [1]

Der „Bund“ hat auch eine Verpflegungstabelle (siehe S. 125 u. 126) aufgestellt, die, im Vergleich zu der allgemein gebräuchlichen, vielfache Verbesserungen aufweist.

Die Erklärung der Verwaltung, „daß der ‚Bund‘ sich in Lohnstreitigkeiten nicht einmischt, sondern die Reeder bei ihrem Bestreben, Mannschaften und Dockarbeiter zu den auf dem Lohnmarkte geltenden Sätzen zu heuern, unterstütze“, ist einigermaßen zwiespältig. Seine Tätigkeit zielt zweifellos

[1] S. das Kapitel über „The Shipping Federation“ von deren Leiter Cuthbert Laws, bei H. Holman, M. A., L. L. B. „Handy Book for Shipowners and Masters“, London 1900.

darauf ab, gegnerische Vereinbarungen zu hintertreiben, und die Stiftung des Unterstützungsfonds verfolgt, wenn auch nicht offenkundig, denselben Zweck. Der hochtönende Bericht der Verwaltung über ihre zehnjährige Geschäftsführung gibt ein zutreffendes Bild von der Stellung, die sie der Arbeiterbewegung gegenüber einnimmt. „Welchen Nutzen der ‚Bund‘ gestiftet hat, dafür gibt ein beredtes Zeugnis die Tatsache, daß, seit dem Wiederaufblühen des Verkehrs im Jahre 1898, von allen Arbeitgebern fast nur die Reeder vor ernsten Geschäftsstörungen durch Einmischung der Gewerkvereine bewahrt geblieben sind. Aber das geschah nicht etwa, weil keine übermäßigen Forderungen an sie herantraten, sondern weil sie sich durch die Ausgestaltung des ‚Bundes‘ jeder Lage gegenüber gewachsen fühlten und so die kostspielige Verzögerung des Auslaufens ihrer Schiffe verhindern und einer Zwangslage vorbeugen konnten, mit welcher bis dahin Aufwiegler jeder Art als mit einem Mittel, das die Gegner gefügig machte, gerechnet hatten.

„Auf diese Weise haben die Reeder, soweit die Bewegung auf dem Arbeitsmarkte in Betracht kam, während guter Jahre eine reiche Ernte einheimsen und ihr Geschäft in aller Sicherheit betreiben können, und zwar gerade zu einer Zeit, als die Verhältnisse für sie am günstigsten lagen“ [1].

Wohlfahrtsanstalten.

Es fehlt hier an Raum, von all den verschiedenartigen Anstalten, die zu Nutz und Frommen der Seeleute und ihrer Familien errichtet sind, zu sprechen. Im Jahre 1839 wurde die „Shipwrecked Fishermen and Mariners' Royal Benevolent Society“ zur Unterstützung schiffbrüchiger und notleitender Fischer und Seeleute begründet; 1898 gewährte sie ihre Hilfe in 11 010 Fällen bei einem Kostenaufwande von 24 290 £. In den meisten Häfen gibt es ähnliche Gesellschaften zur Unterstützung von ortsangesessenen Witwen und Waisen: so z. B. in Hull die „Port of Hull Society's Sailors' Orphans' Homes“, eine Anstalt, die 230 Kindern Aufnahme gewährt. Die Knaben verbleiben bis zum 14., die Mädchen bis zum 15. Jahre in der Anstalt, deren Jahresausgaben ungefähr 3500 £ betragen. Die „Seamen's and General Orphan Asylum and School“, gleichfalls in Hull, nimmt 210 Kinder auf; die jährlichen Ausgaben erreichen die Summe von 3600 £. Jedes einen Beitrag von 15 Guineen zahlende Mitglied hat das Recht, Kinder zur Aufnahme vorzuschlagen. Die im Jahre 1869 in Liverpool begründete „Seamen's Orphan Institution“

[1] S. vorgenanntes Werk.

bietet 300 Kindern ein Heim und unterstützte im Jahre 1898 430 Kinder außerhalb der Anstalt. Die jährliche Aufwendung beträgt ungefähr 10 000 £, die Entlassung der Knaben erfolgt mit dem 14., die der Mädchen mit dem 15. Lebensjahre; Jahresbeitrag der Mitglieder 18 £. Die „Cliff Homes for Aged Mariners“ daselbst geben 60 Personen Unterhalt und freie Wohnung in kleinen Häuschen; dazu kommt noch die „Mercantile Marine Service Association“ mit einer etwa 3000 Kapitäne und Deckoffiziere umfassenden Mitgliederzahl; der Zweck ist die Gewährung eines kleinen Ruhegehaltes.

Die bei weitem wichtigsten Anstalten dieser Art sind die Seemannsheime, wie sie sich in jedem Hafen befinden, den britische Seeleute daheim oder draußen in der Fremde anlaufen. Sie können dort wohnen, finden Gesellschaft, meist ist für die Befriedigung religiöser Bedürfnisse gesorgt, und in fremden Häfen angesiedelte britische Untertanen veranstalten nicht selten Konzerte und sonstige Unterhaltungen für die Besucher des Heims. Für dieses werden die Unterhaltungskosten zum Teil aus den Beträgen bestritten, die die Seeleute für Unterkunft zahlen, teils durch Schenkungen aus Reederkreisen und teils durch freiwillige Beiträge anderer Art. Das „Liverpool Sailors' Home“ gewährte im Jahre 1898 7011 Seeleuten Unterkunft, und seine Ausgaben betrugen 30 620 £. Alle Dock- und Hafenbehörden oder die Gemeindevertretungen in Hafenplätzen können mit Zustimmung des Vertreters der Regierung am Orte die Baustelle für ein Seemannsheim bewilligen. Viele Seeleute indes ziehen selbst eine verrufene Herberge dem Heim vor. Ein Reeder gibt darüber die nachstehende Erklärung: „Man hat keinen Grund, die Tatsache zu verbergen oder die Augen davor zu schließen, daß in den Seemannshäusern eine zu strenge Richtung herrscht, um sie bei den meisten der an Land befindlichen Seeleute beliebt zu machen. Diese sind, wie allbekannt, eine ziemlich unbändige Gesellschaft, lärmend und formlos im Wesen und regellos in ihrer Lebensweise, solange sie Geld in der Tasche haben .... Die Leitung der Häuser muß den Neigungen ihrer Besucher mehr als bisher entgegenkommen. Ein Vorschlag, den ich aufs dringendste befürworten möchte, ist, man sollte Mittel ausfindig machen, durch die sich vermeiden ließe, daß Seeleute, die unordentlich gewirtschaftet haben und daher mittellos sind, vor die Türe gesetzt werden. Wenn die Seemannshäuser, anstatt, wie sie es getan haben und noch tun, den Matrosen hilflos auf die Straße zu werfen, ihn auf ein Schiff brächten, so würde das Vertrauen in ihre Leistungen erheblich gesteigert werden.“

Ungeachtet aller Mängel haben dennoch die Seemannsheime nicht unwesentlich dazu beigetragen, die Zahl der Ausreißer zu vermindern und das Leben des Seemannes erfreulicher zu gestalten.

* * * Alle in diesem Vertrage vorgenommenen Streichungen, Einschaltungen oder U-
und von dem Inspektor eines Seemannsamtes, eines

Heuer=Vertrag un

Schiffe für

Unter „foreign going ship“ (einem Schiffe für große Fahrt) versteht man jed einerseits und einem oder mehreren außerhalb desselben gelegenen Häfen andere Sark, Alderney und Man oder an der europäischen

Name des Schiffes	Amtlich eingetragene	Heimatshafen	Hafennummer und
....	Nr.	....	....

Als geschäftsführender Reeder eingetragen

Name: .... Adresse (Haus, Straße, Stadt): ....

Die einzelnen Personen, die ihren Namen an diese Stelle setzen sollen, und auf Seite . . . näher bezeichnet sind und von denen . . . . als Matrosen angeheuert sind, verpflichten sich hierdurch, an Bord genannten Schiffes zu dienen und zwar in der Stellung, die ihren Namen beigefügt ist, auf der Fahrt von[1]

Und die Mannschaft verpflichtet sich, ordentlich, treu, redlich und mäßig zu sein, ihre Obliegenheiten jederzeit pflichtgemäß zu erfüllen und den berechtigten Befehlen der Kapitäne oder eines rechtmäßigen Vertreters und anderer Vorgesetzten Folge zu leisten, und zwar in allem, was Bezug hat auf genanntes Schiff, dessen Ladung und Vorräte, einerlei ob an Bord, zu Boot oder an Land; dagegen verpflichtet sich der genannte Kapitän, bei ordnungsmäßiger Erfüllung dieser Pflichten, die neben dem Namen jedes Einzelnen bezeichnete Summe als Löhnung zu zahlen und die Mannschaft, dem unstehenden Verzeichnis entsprechend, zu beköstigen.

Man kommt ferner dahin überein, daß jede Veruntreuung und jede durch Mutwillen oder Nachlässigkeit herbeigeführte Beschädigung an Ladung oder Vorräten dem Reeder aus dem Lohne des Täters ersetzt werden soll.

Und wenn jemand sich als befähigt für eine Tätigkeit bezeichnet, zu deren Ausübung er sich als unfähig erweist, so soll sein Lohn, dem Grade seiner Unfähigkeit entsprechend, verkürzt werden. Auch wird vereinbart, daß die vom Reichshandelsamte bestätigten Vorschriften, wie sie hier abgedruckt[2] und mit Nr. 2 bezeichnet sind, von den Parteien anerkannt und als in diesem Vertrage mit eingeschlossen betrachtet werden sollen. Ferner wird vereinbart, daß wenn ein Mitglied der Mannschaft sich durch einen

[1] Hier ist die Art der Fahrt, und soweit tunlich die Dauer der Fahrt und des Heuervertrages einzutragen, oder der Zeitraum, über welchen hinaus die Fahrt sich nicht erstrecken soll, und diejenigen Gegenden und Plätze, wenn solche in Betracht kommen, die von der Fahrt ausgeschlossen sind.

[2] Hier sind die Nummern etwaiger Verordnungen zur Aufrechterhaltung der Mannszucht einzutragen, veröffentlicht vom Reichshandelsamte und hierselbst auf S. . . . zum Abdruck gebracht, über deren Annahme die Parteien sich geeinigt haben.

änderungen sind nichtig, soweit sie nicht unter Zustimmung der Beteiligten vorgenommen Konsulats- oder Kolonialbeamten beglaubigt sind.

Mannschafts = Bericht.

große Fahrt.

Schiff, das zwischen einem oder mehreren im Vereinigten Königreiche gelegenen Häfen seits verkehrt, insbesondere mit Häfen, die nicht auf den Inseln Guernsey, Jersey, Küste zwischen der Elbmündung und Brest gelegen sind.

Tag der Eintragung	Zahl der Registertonnen Brutto	Zahl der Registertonnen Netto	Indizierte Pferdekräfte der Maschinen (falls solche vorhanden sind)
....	....	....	....

Anzahl der Seeleute, die laut Bescheinigung auf dem Schiffe Unterkunft finden	Nähere Angaben über Lade-Linie siehe Seite . . .

Und es wird ferner vereinbart, daß[1]

[1] Hier können alle Vereinbarungen, über welche die Parteien sich einigen, soweit sie en gesetzlichen Vorschriften nicht widersprechen, eingetragen werden.

* * * Alle in diesem Vertrage vorgenommenen Streichungen, Einschaltungen, oder Ab-
und von dem Inspektor eines Seemannsamtes, einem

Heuer=Vertrag und

Schiffe für

Unter „foreign going ship" (einem Schiffe für große Fahrt) versteht man jedes
einerseits und einem oder mehreren außerhalb desselben gelegenen Häfen anderer-
Sark, Alderney und Man oder an der europäischen

Vertragsbruch oder sonst wie geschädigt fühlt, er dies in ruhiger, anständiger Art dem Kapitän des Schiffes oder dessen Stellvertreter zu melden hat, der daraufhin die für den Fall nötigen Schritte zu tun gehalten ist. Und es wird festgesetzt, daß die Matrosen Vorschüsse auf ihren Lohn erhalten sollen, wie sie in diesem Vertrage neben ihren Namensunterschriften eingetragen stehen.

*) Die Vollmacht des Eigentümers oder dessen Vertreters, betreffend die hier aufgeführten Überweisungen sind in meinem Besitz

.... } Wasserschout, Konsular- oder Kolonialbeamter.

Dies ist zu unterzeichnen, wenn eine solche Vollmacht vorliegt, und zu durchstreichen, wenn dies nicht der Fall ist.

Tag des Beginns der Fahrt	Hafen, von dem die Fahrt ausgegangen	Diese Spalten sind nach Beendigung	
		Tag der Beendigung der Fahrt	Tag der Übergabe der Listen an den Wasserschout

NB. Diese Tabelle darf nicht abgetrennt, es dürfen keine Blätter herausgenommen,
Vertragsschluß ist darauf zu achten, daß eine Tabelle von ausreichender Größe benutzt
zum Vermerk Raum bietet, so muß eine

änderungen sind nichtig, soweit sie nicht unter Zustimmung der Beteiligten vorgenommen Konsulats- oder Kolonialbeamten beglaubigt sind.

Mannschafts-Bericht.

große Fahrt.

Schiff, das zwischen einem oder mehreren im Vereinigten Königreiche gelegenen Häfen seits verkehrt, insbesondere mit Häfen, die nicht auf den Inseln Guernsey, Jersey, Küste zwischen der Elbmündung und Brest gelegen sind.

Zum Zeugnis der Richtigkeit des Vorstehenden haben die genannten Parteien auf Seite 4 dieses Vertrages ihre Namen unterschrieben und zwar je an den Tagen, die neben ihren Unterschriften eingetragen sind.

Unterzeichnet

von ...., Kapitän

am .... Tage des .... 190...........

---

der Fahrt auszufüllen

Ich bezeuge hiermit die Richtigkeit der Eintragungen in diesem Heuer-Vertrag und Mannschafts-Bericht

.... Kapitän.

---

noch andere hinzugefügt oder an Stelle etwa entfernter Blätter eingeschoben werden. Bei wird. Wenn während der Reise mehr Leute angemustert werden, als diese Tabelle weitere Tabelle (Eng. 1) beschafft werden.

A. **Verpflegungstabelle.**

Was der Mannschaft während der Reise an Kost zuzumessen und zu verabreichen ist.

Bemerkung. Das Reichshandelsamt hat keine Verpflegungstabelle aufgestellt. Menge und Art der Kost wird zwischen Kapitän und Mannschaft vereinbart. Nicht in das Verzeichnis eingeschlossen sind Zitronensaft und Zucker oder andere Mittel gegen Skorbut, deren Lieferung das Gesetz unter allen Umständen vorschreibt.

Lebensmittel	Menge	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Wöchentlich
Wasser	Qts.	3	Täglich						—
Brot	℔	1	Täglich						—
Rindfleisch	℔.	1 1/2	—	1 1/2	—	1 1/2	—	1 1/2	—
Schweinefleisch	℔	—	1 1/4	—	1 1/4	—	1 1/4	—	—
Büchsenfleisch	℔	—	—	—	—	—	—	—	—
Eingelegte Kartoffeln	Unze	—	—	—	—	—	—	—	—
Eingemachtes Gemüse	℔	—	—	—	—	—	—	—	—
Mehl	℔	1/2	—	1/2	—	1/2	—	—	—
Erbsen	Pinte	—	1/8	—	1/8	—	1/8	—	—
Kichererbsen	"	—	—	—	—	—	—	—	—
Reis	℔	—	—	—	—	—	—	1/2	—
Hafermehl	℔.	—	—	—	—	—	—	—	—
Gerste	℔	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesalzene Fische	℔.	—	—	—	—	—	—	—	—

Lebensmittel	Menge	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Wöchentlich
Kondensierte Milch	Unze	—	—	—	—	—	—	—	—
Thee	"	1/8	Täglich						—
Gebrannter Kaffee	"	1/2	Täglich						—
Kakao	"	—	Täglich						—
Zucker	"	2	Täglich						—
Getrocknete Früchte (Korinthen, Rosinen ꝛc.)	"	—	—	—	—	—	—	—	—
Butter	℔	—	—	—	—	—	—	—	—
Marmelade oder Mus	℔.	—	—	—	—	—	—	—	—
Sirup	Pinte	—	—	—	—	—	—	—	—
Senf	Unze	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfeffer	"	—	—	—	—	—	—	—	—
Essig oder saures Eingemachtes[1] (Pickles)	Pinte	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Hier kann noch weiteres eingefügt werden.

Surrogate und Ersatzmittel. Nach Gutdünken des Kapitäns. Spirituosen verboten.

Speisezettel.

„Anmerkung". (Das Gesetz schreibt die Angabe dieser Einzelheiten nicht vor, doch kann die Tabelle auf Verlangen ausgefüllt werden.)

	Frühstück	Mittagbrot	Abendbrot
Sonntag			
Montag			
Dienstag			
Mittwoch			
Donnerstag			
Freitag			
Sonnabend			

saft, Zucker und andern Mitteln gegen Skorbut, die unter allen Umständen vom Gesetz gefordert werden (30. und 31. Regierungsjahr der Königin Vict., cap. 124, S. 4).

	Wasser	Brot	Rindfleisch	Schweinefleisch	Fleischkonserven	Eingelegte Kartoffeln	Eingemachte Gemüse	Mehl	Erbsen	Kichererbsen (Calavances)	Reis	Hafermehl	Thee	Gebrannt. Kaffee	Zucker	Getrocknete Früchte	Butter	Marmelade und Mus	Sirup	Senf	Pfeffer	Cichorie	Essig u. saures Eingemachtes (Pickles)
	Quarto	℔	℔	℔	℔	Unze	℔	℔	Pinte	Pinte	℔	℔	Unze	Unze	Unze	Unze	℔	℔	Pinte	Unze	Unze	Unze	Pinte
Sonntag .	4	1	1/2	—	3/4	—	—	1/2	—	—	—	—											
Montag .	4	1	—	1	—	2	—	—	1/3	1/6	—	—											
Dienstag .	4	1	1	—	—	—	—	1/2	—	—	1/4	—											
Mittwoch .	4	1	—	—	3/4	—	1/4	1/2	—	—	—	1/4											
Donnerstag	4	1	—	1	—	2	—	—	1/3	1/6	—	—											
Freitag . .	4	1	—	—	3/4	—	1/4	—	—	—	—	—											
Sonnabend	4	1	1	—	—	2	—	1/2	—	—	1/4	1/4	Wöchentlicher Proviant										
Wöchentlich	28	7	2 1/2	2	2 1/4	6	1/2	2	2/3	1/3	1/2	1/2	1 3/4	3 1/2	14	3	1/2	1	1/2	1/4	1/4	1	1/4

Frische Kartoffeln oder Gemüse, 1 ℔ täglich (so lange der Vorrat reicht), können an Stelle eingemachter Kartoffeln und Gemüse verabreicht werden.

In den Tropen können statt 1/2 ℔ Butter und 1 ℔ Marmelade täglich 1 1/2 ℔ Marmelade geliefert werden. Bei kalter Witterung können statt 1/2 ℔ Butter und 1 ℔ Marmelade 3/4 ℔ Butter geliefert werden.

Brot ist je nach Bedarf zu liefern, d. h. ausreichend, aber mit Sparsamkeit. Heizer erhalten als Zugabe täglich während der Arbeit 1 Quart Wasser und Hafermehl.

Surrogate und Ersatzmittel.

Frisches Fleisch . . . . 1 1/2 ℔
Salzfleisch . . . . 1 ℔
Büchsenfleisch . . . . 3/4 ℔
Salzfisch . . . . 1 1/2 ℔
} werden als einander gleichwertig betrachtet

Kaffee . . . . 1/2 Unze
Kakao . . . . 1/2 Unze
Thee . . . . 1/4 Unze
} do. do.

Biskuit . . . . 1 ℔
Mehl . . . . 1 ℔
Reis . . . . 1 ℔
} do. do.

1 { Geschälte Erbsen . . . . 1/3 Pinte
Mehl . . . . 3/4 ℔
Kichererbsen . . . . 1/3 Pinte
Reis . . . . 3/4 ℔ } Falls mit Fleisch zugleich verabreicht

2 { Gemüse (frisch) . . . . 1/2 ℔
Getrocknetes gemischtes Gemüse 1 Unze
Eingelegte Kartoffeln . . . . 2 Unzen

3 { Senf . . . . 1/4 Unze
Curry-Pulver . . . . 1/4 Unze

Im Hafen anstatt Salzfleisch und eingemachtes Gemüse 1 1/2 ℔ frisches Fleisch und Gemüse, wenn zu beschaffen; Brot, Mehl und sonstiger Wochenproviant gemäß der Tabelle.

Die geschichtliche Entwickelung des Seehandels und seines Rechts

mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitsvertrages.

Von

Prof. Dr. Max Pappenheim in Kiel.

I. Die Seeschiffahrt im allgemeinen.

Die Schiffahrt, insbesondere auch die Seeschiffahrt, weist in ihren Anfängen über die Zeit zurück, die der geschichtlichen Erforschung zugänglich ist. Uralte Sagen und Bräuche bezeugen ihre Verbreitung, so die Sagen von der Sintflut, vom Argonautenzug und vom Raube der Helena, der germanische Brauch der Leichenverbrennung und -beisetzung im Schiffe, der auf die Vorstellung des Todes als einer Fahrt über unbekanntes Gewässer hinzudeuten scheint. Das älteste Schiff war das Ruderboot — das Wort Ruder ist eines der wenigen dem nautischen Sprachschatze der Indogermanen unzweifelhaft ursprünglich gemeinsamen. Neben dem schon früh ihm zur Seite getretenen Segelschiff hat sich das Ruderschiff in vervollkommneter Gestalt auch während des Mittelalters erhalten. Erst mit der Neuzeit errang das Segelschiff die Alleinherrschaft auf dem Gebiete der Seeschiffahrt, die es bis zur Verwendung des Dampfes als Triebkraft im 19. Jahrhundert behielt. Das Schiff selbst ist ursprünglich ein ausgehöhlter Baumstamm (Einbaum), wie er noch jetzt verschiedentlich begegnet. Das Holz als Baumaterial hat erst im vorigen Jahrhundert zum Teil dem Metall weichen müssen. Die Seeschiffahrt war ursprünglich naturgemäß Küstenschiffahrt. Der Übergang von ihr zur Hochseefahrt vollzog sich am leichtesten, wo naheliegende Inseln als Stützpunkte dienen konnten. Dieser Übergang ist aber schon sehr früh erfolgt; bereits bei den Babyloniern und Phöniziern findet sich die eigentliche Hochseefahrt, die namentlich auch von den Chinesen von alters her betrieben worden sein muß.

Als Schiffahrtsgebiet kommt für die Geschichte Europas bis zum Ausgang des Altertums wesentlich das Mittelmeer in Betracht, wenn auch gelegentlich die Säulen des Herkules schon früh durchsegelt wurden, und andererseits bereits im ersten Jahrhundert der römischen Kaiserzeit anschließend an den Landverkehr von Ägypten und der asiatischen Mittelmeerküste aus eine regelmäßige Handelsschiffahrt nach Indien stattfand. Mit dem Eintritt der Nordgermanen in die Geschichte beginnt die Schiffahrt in

Ost- und Nordsee, dann auch im atlantischen Ozean allgemeine Bedeutung zu erlangen. In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters vollzieht sich der europäische Seehandel in den beiden großen, sich hiernach ergebenden, auch weiterhin getrennt bleibenden Gebieten. So gravitiert von früh her der Handel der französischen Westküste nach dem Norden. Das Zeitalter der Entdeckungen brachte dann den Verkehr mit Amerika und die Auffindung des in die alte Gestaltung des Levantehandels tief eingreifenden, direkten Seewegs nach Ostindien. Die Erstreckung der Seeschiffahrt über den ganzen Bereich der Erde bis zu dem planmäßigen Vordringen in die Polarmeere ist dann der Neuzeit vorbehalten geblieben.

Während der ganzen Zeit, die wir geschichtlich übersehen können, hat die Schiffahrt keine so folgenreiche Umwälzung erfahren, wie im Laufe des 19. Jahrhunderts. Dampfschiffahrt und Telegraphie sind es vornehmlich, welche diese Umwälzung herbeigeführt haben. Durch die Verwendung des Dampfes als Triebkraft ist die Bedeutung der Schwierigkeiten und Gefahren, mit denen die Schiffahrt zu kämpfen hat, wesentlich verändert und zwar in der Hauptsache vermindert worden. Das Dampfschiff hat bei der für seine Fortbewegung erforderlichen Überwindung des Wasserwiderstandes vor dem Ruderschiff die Vorzüge der Maschine gegenüber der Menschenkraft, vor dem Segelschiff den Vorzug der größeren Unabhängigkeit von Wind und Wetter voraus. Die Nachteile, die sich aus den besonderen Gefahren des Dampfbetriebes (z. B. Kesselexplosionen) und der Abhängigkeit der Bewegungsfähigkeit von der Unversehrtheit der Maschinen und der Zulänglichkeit des Kohlenvorrats ergeben, kommen jenen Vorzügen gegenüber nicht ernstlich in Betracht. Nächst der Schnelligkeit seiner Bewegung verschafft vor allem deren Präzision dem Dampfschiff seine Überlegenheit gegenüber den beiden älteren Schiffstypen. Der Wechsel der Jahreszeiten ist für die Hochseefahrt fast bedeutungslos geworden. Antritt und Ausführung der Reise sind normalerweise mit einer früher unmöglichen Genauigkeit zu regeln, welche allen an der Fahrt beteiligten Interessen (der Reeder, der Befrachter, der Reisenden, der Assekuradeure u. s. w.) eine zuverlässige Berechnung der für sie bestimmenden Chancen gewährleistet. Auch die der Reise selbst vorangehenden und nachfolgenden Maßnahmen, wie namentlich die Einladung und Löschung der Güter, werden in gesteigertem Maße durch Maschinen, daher leichter, schneller und sicherer, als früher bewirkt. Da die Verwendung der Maschine sich im Großbetriebe besser rentiert, hat sich vorzüglich in der Richtung auf ihn die Schiffahrt als Dampfschiffahrt entwickelt. Die Steigerung der Macht des Großkapitals mit ihren volkswirtschaftlichen Vorteilen und Nachteilen hat sich daher unter dem Zeichen

des Dampfes auch auf dem Gebiete der Seeschiffahrt in beschleunigtem Maße vollzogen. Die Bildung des europäisch-amerikanischen Schiffahrtstrusts, die nur ein neues Glied in der Kette der wenn auch schnell erfolgten Entwicklung darstellt, hat die Augen auch der den Dingen ferner Stehenden für die universelle Bedeutung der hier in Betracht kommenden Fragen geöffnet. Für eins der größten und wichtigsten Seeschiffahrtsgebiete ist durch diesen Trust die Konkurrenz der Reeder tatsächlich beseitigt und ihnen so eine gebietende Stellung im Verhältnis zu Befrachtern, Reisenden, Schiffsleuten, Assekuradeuren gesichert. Die Rückwirkung hiervon auf die Gesamtheit der mittelbar an der Seeschiffahrt Interessierten kann nicht ausbleiben.

Auch die Telegraphie, obwohl in ihrer Verwendung für den überseeischen Nachrichtenverkehr kaum 50 Jahre alt, hat auf den Betrieb der Seeschiffahrt bereits in hochbedeutsamer Art umgestaltend eingewirkt. Von jedem an das Kabelnetz angeschlossenen Orte kann nunmehr das Schiff mit jedem anderen derartigen Orte mit einer Schnelligkeit in Verbindung treten, die derjenigen des Verkehrs unter den an demselben Orte Befindlichen nichts nachgibt. Das an einem mit dem Kabel erreichbaren Ort sich aufhaltende Schiff ist daher hinsichtlich der Abgabe und Entgegennahme von Mitteilungen nicht viel anders gestellt, als ob es sich nicht auf der Reise befände. Ein sorgfältig geübter Nachrichtendienst von den Orten, die das Schiff berührt oder auch nur passiert, erhält alle Interessenten über seinen Verbleib und seine Schicksale auf dem Laufenden. Reeder und Befrachter insbesondere können auch nach Antritt der Reise direkt oder durch ihre Agenten Anweisungen mit Bezug auf Schiff und Ladung erteilen. Mit Rücksicht auf nachträgliche Veränderungen der Sachlage kann das Ziel der Fahrt geändert, über die Ladung anders verfügt, Versicherung genommen werden u. s. w. Die Vorteile, welche bei der Betriebsweise des früheren Mittelalters aus der Anwesenheit von Reeder und Befrachter an Bord des Schiffes sich ergaben, sind durch die wunderbare Erfindung den an Land Verbleibenden mit Bezug auf alle ihren Interessen dienenden Schiffe gleichmäßig gewährleistet.

Das Telegraphenkabel schafft eine Verbindung zwischen dem auf der Reise begriffenen Schiffe und dem Lande nur unter der Voraussetzung, daß das Schiff sich im Hafen befindet, oder daß direkt — durch Wahrnehmung des passierenden Schiffes — oder indirekt — durch Begegnung mit einem anderen Schiffe — Nachrichten von ihm an Land gelangt sind. An der Isolierung des auf hoher See befindlichen Schiffes hat die Kabeltelegraphie nichts ändern können. Die neueste Zeit hat eine Änderung auch hierin teils schon vor sich gehen, teils in Aussicht treten gesehen durch die Er-

9*

findung der drahtlosen Telegraphie, die für die Seeschiffahrt ohne Zweifel epochemachende Bedeutung erlangen wird. Wenn sie ihren vielverheißenden Anfängen entsprechend fortentwickelt werden wird, wird das Schiff auch während der Fahrt mit dem Lande beständig in Verbindung bleiben. Man braucht nur an die Fälle der Seenot und die Wichtigkeit schneller Hilfe zu denken, um zu erkennen, welch' ein bedeutungsvoller Schritt zur Überwindung der mit der Seeschiffahrt verbundenen Gefahren hiermit getan wäre. —

Hinsichtlich der Beteiligung der einzelnen Bevölkerungsklassen am Betriebe der Seeschiffahrt übten die allgemeinen Anschauungen über den Wert eigener Lohnarbeit, die wenigstens zum Teil mit dem System der Sklavenwirtschaft zusammenhingen, im griechischen und römischen Altertum einen maßgebenden Einfluß aus. Handarbeit, des Erwerbes halber geübt, galt als des vollberechtigten Bürgers nicht würdig. An der tatsächlichen Ausübung der Seeschiffahrt haben wir uns ihn der Regel nach nicht als beteiligt zu denken. Zwar ergibt sich aus den Quellen der römischen Kaiserzeit, daß auch in den niederen Stellen der Schiffsbesatzung neben Sklaven Freie verwendet werden. Aber andererseits ist selbst der Schiffer häufig ein Unfreier, und der Senatorenstand schon seit dem 3. Jahrhundert v. Ch. Geburt sogar von dem Reedereibetriebe gesetzlich ausgeschlossen. Dieser Betrieb selbst hatte bereits in den letzten Zeiten der Republik eine für das Staatswesen unentbehrliche Bedeutung erlangt. In der Kaiserzeit wurde er, soweit es sich um die schwierige Versorgung der Stadt Rom zumal mit Getreide handelte, für den Staat durch die organisierte und mit Privilegien ausgestattete Gilde der navicularii ausgeübt.

Ein vollkommen anderes Bild bietet das Mittelalter. Der altgermanischen Anschauung galt der Handelsbetrieb, insbesondere die vielfach in Verbindung mit der Heerfahrt geübte Kauffahrt, nicht als des freien Mannes unwürdig. Verschiedentlich wird uns aus der Frühzeit nordischer Geschichte von Königen berichtet, die sich mit Geldeinlagen in der Art von Handelsgesellschaften an Kauffahrten beteiligten. Daß der König es nicht verschmähte, mit eigenem Schiff für seine Rechnung Handel zu treiben, ergibt sich aus einem norwegischen Rechtssatze des 13. Jahrhunderts: der Führer eines Kauffahrteischiffs des Königs genießt kraft dieser Eigenschaft ein höheres Standesrecht. Nach angelsächsischem Rechte erlangt ein Kaufmann, der es dahin brachte, „daß er dreimal fuhr über die weite See aus eigenen Mitteln“, den Rang des Ritters. In Norwegen wird bereits im 13. Jahrhundert darüber geklagt, daß „alle jetzt auf Kauffahrten fahren, nicht aber für die Bauern arbeiten wollen“, und die Gesetzgebung schreitet zum Schutze der dadurch bedrohten Landwirtschaft ein. In den städtischen

Gemeinwesen, die ihre Kraft eben der Seeschiffahrt verdankten, erlangten die an ihr beteiligten Kreise der Bevölkerung naturgemäß besondere Bedeutung. Die Hansa im Norden und die Städterepubliken des Mittelmeergebietes im Süden bieten zahlreiche Belege hierfür. In verschiedener Art wußten sich hier die Schiffahrttreibenden maßgebenden Einfluß auf das Stadt- und Staatsregiment zu sichern, bald und wohl zunächst, indem sie sich genossenschaftlich zusammenschlossen (so in den lübischen Kompanien der Bergenfahrer u. s. w., der curia maris von Pisa, der Seehandelsinnung von Barcelona u. a. m.), bald indem sie eine Vertretung ihrer Interessen in den städtischen Behörden oder durch besondere dazu bestimmte Beamte neben jenen erlangten. Die Ersetzung der mittelalterlichen Geburtstände durch die Berufsstände der Neuzeit, das Aufgehen der zahlreichen selbständigen, städtischen Gemeinwesen in politisch und rechtlich geeinten Staaten und die Niederlegung der von der Zunftverfassung gezogenen Schranken durch die Gewerbefreiheit haben die Beteiligung am Betriebe der Seeschiffahrt allen Klassen der Bevölkerung gleichmäßig eröffnet und zugleich das Maß der gesellschaftlichen und politischen Wertung von der Art des Berufes unabhängig gemacht. Die Erkenntnis aber, von wie großer Bedeutung die Seeschiffahrt auch für die unmittelbar an ihr nicht beteiligten Gebiete ist, hat mit der modernen Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sich überall Bahn brechen müssen.

Mit Rücksicht auf diese Bedeutung hat die Schiffahrt zu allen Zeiten einen bevorzugten Gegenstand der Fürsorge auch des Staates und der in seinem Dienste oder an seiner Stelle wirksamen Organisationen gebildet. Art und Maß dieser Fürsorge wechseln nach Zeit und Ort. Dem Mittelalter war eine durchaus protektionistische Behandlung auch der Seeschiffahrt nach Maßgabe der allgemeinen Verhältnisse und Anschauungen selbstverständlich. Möglichste *Ausschließung der Fremden* auch im Wege der Gesetzgebung wurde noch angestrebt, als ihre einstige Rechtlosigkeit längst aufgehört hatte. Die Erbauung von Schiffen für Fremde, die Veräußerung von Schiffen und Schiffsparten an sie, die Eingehung von Handelsgesellschaften mit ihnen war vielfach verboten; auch der Ausfuhr des zum Schiffsbau geeigneten Holzes trat das Gesetz nicht selten entgegen. Hinsichtlich der Befrachtung der Schiffe unterlagen die Fremden mannigfacher Zurücksetzung; bis zur Gegenwart hat sich ihre Ausschließung von der Küstenfrachtfahrt, wenn auch durch viele Ausnahmen durchbrochen, im Prinzip erhalten. Der Versuch, die Schiffahrt auch auf hoher See in weiterem oder engerem Gebiete zu monopolisieren, ist im Laufe der Jahrhunderte von sehr verschiedenen Staaten gemacht worden. Der große Grundsatz, daß das

Meer frei ist, hat erst seit dem 17. Jahrhundert und nur sehr allmählich seine jetzt nicht mehr bestrittene Geltung erlangt. Im großen und ganzen ist gegenwärtig durch zahlreiche Staatsverträge die Gleichberechtigung von In- und Ausländern in Ansehung des Seeschiffahrtsbetriebes gewährleistet. Die Begünstigung der einheimischen Schiffahrt erfolgt im Wege positiver Förderung in verschiedener Art, z. B. durch die Zollgesetzgebung, die Gewährung von Schiffsbauprämien und die Subventionierung bestimmter Linien. Auf die staatliche Fürsorge für die Schiffahrt auch abgesehen von dem Gegensatz der Einheimischen und Fremden wird in anderem Zusammenhange einzugehen sein.

Nach dem Gesagten begreift sich, daß die Orts- und Staatszugehörigkeit des Seeschiffs für die Geschicke von Schiff und Ladung jederzeit maßgebende Bedeutung erlangen konnte. Unter welchen Voraussetzungen das Schiff eine bestimmte Nationalität erwirbt, und auf welche Art es ihren Besitz zu erweisen hat, ist daher eine Frage von größter Wichtigkeit. In älterer Zeit beantwortete sich diese Frage in ihrem ersten Teile wesentlich einfacher, als heutzutage. Die verschiedenen Umstände, nach denen sich die Nationalität des Schiffes bestimmen kann, wie Staatszugehörigkeit des Eigentümers, des Erbaungsortes, der Schiffsbesatzung, trafen überwiegend entweder nicht oder insgesamt zu. Wenn daher der Regel nach im Mittelalter die Nationalität des Reeders maßgebend gewesen zu sein scheint, darf hieraus nicht gefolgert werden, daß die anderen Momente für unerheblich gehalten worden wären. Auf das Gegenteil deutet die Tatsache, daß, als man begann, alle diese Momente selbständig ins Auge zu fassen, sie für gleichwertig angesehen wurden. So geschah es namentlich in der englischen Gesetzgebung seit Cromwells Navigationsakte, die nur einem Engländer gehörenden, in England erbauten und mit Engländern bemannten Schiffen die englische Nationalität zuerkannte. Diese Gesetzgebung wurde zunächst für die der anderen Staaten vorbildlich. Es haben aber in neuerer Zeit nicht nur diese, sondern es hat auch England selbst das ihr zu Grunde liegende, enge Prinzip fallen lassen müssen. Nur vereinzelt wird jetzt noch die Erbauung des Schiffes im Inland gefordert. Die Staatsangehörigkeit der Besatzung wird teils überhaupt nicht mehr, teils nur noch für einen bestimmten Teil derselben verlangt. Das Erfordernis des nationalen Eigentums ist vielfach auf eine Quote beschränkt. Und auch solche Staaten, die, wie Deutschland, an der Ausschließlichkeit des nationalen Eigentums als der erforderlichen und ausreichenden Vorbedingung für die Staatsangehörigkeit des Schiffes festhalten, haben der Beteiligung von Ausländern, soweit es

ich um den Betrieb namentlich durch Aktiengesellschaften handelt, einen weiten Spielraum gewährt.

Ihren sichtbaren Ausdruck findet die Nationalität des Schiffes von Alters her in der Flagge. Vereinzelt hat sich bis zur Gegenwart die früher allgemeine Anschauung erhalten, daß das Schiff zur Führung der Flagge verpflichtet sei. Im allgemeinen ist es jetzt zu ihr nur berechtigt. Aber die Ausübung dieses Rechts liegt regelmäßig so sehr in seinem eigenen Interesse, daß sie dadurch genügend gewährleistet ist. Den Nachweis seiner Berechtigung zur Führung einer bestimmten Flagge hat das Schiff mittelst öffentlicher Urkunden zu erbringen. Schon im 15. Jahrhundert bezeichnen es hanseatische Quellen als eine alte Gewohnheit, daß die Städte den Schiffern der Hansa Zertifikate darüber erteilen, „daß der Schiffer und sein Schiff in sothane Stadt, wo er denn Bürger ist, und in die Hanse zu Haus gehören.“ Hinsichtlich der Art dieser Dokumente gingen die verschiedenen Rechte bis in die neuere Zeit auseinander. Seitdem im vorigen Jahrhundert fast überall besondere Register zur Verzeichnung der das Flaggenrecht besitzenden Schiffe eingerichtet worden sind, dient zum Nachweise dieses Rechts eine auf Grund der Registrierung erteilte, behördliche Bescheinigung.

Die Schiffsregister selbst stellen eine besondere Verwendung eines allgemeineren Gedankens dar, der seit dem Mittelalter in verschiedenen Einrichtungen zum Ausdruck gelangt ist. Rechtlich relevante Vorgänge, an deren zuverlässiger Feststellung ein Interesse bestand, wurden in öffentliche Bücher oder Register eingetragen. So z. B. Verpfändungen von Schiffen in die Stadtbücher niederdeutscher Städte (vgl. unten S. 151). Besondere Register für Schiffe begegnen für verschiedene Arten öffentlich-rechtlicher Eintragungen. Als im 14. Jahrhundert in Portugal eine sehr merkwürdige Zwangsversicherung auf Gegenseitigkeit für Seeschiffe eingeführt wurde, wurde zugleich die Anlegung eines Registers vorgesehen, in welches der Kaufpreis erworbener und der Wert neu erbauter Schiffe eingetragen werden sollte — als Grundlage für den gegebenen Falles zu leistenden Ersatz. In ähnlicher Weise sollte nach venezianischem Gesetze von 1624 das Verbot der Versicherung von Schiffen über zwei Drittel ihres Wertes hinaus durch die Eintragung einer beeidigten Taxe an dem segelfertigen Schiffe in ein besonderes, hierfür bestimmtes Register gesichert werden. Die modernen, der Nationalisierung der Schiffe dienenden Register sind zuerst in England eingeführt worden. Sie haben nicht nur schnell Verbreitung, sondern auch Verwendung für einen ihnen zunächst fremden Zweck, nämlich zur Eintragung von Verpfändungen der Schiffe nach dem Vorbilde der Hypothenbücher, gefunden. Die hierin, wie in anderen Vorschriften alten und neuen Rechts,

enthaltene Gleichstellung der Schiffe mit Grundstücken findet in der Natur der Schiffe ihre gute Erklärung. Zwar ist das Schiff eine bewegliche, ja sogar eine zur Bewegung bestimmte Sache. Aber in seiner bestimmungsmäßigen Verwendung verschafft es zugleich dem Menschen erst die Möglichkeit der Existenz auf dem ihm von Natur fremden Elemente. So gleicht es einer schwimmenden Insel, die als Wohnstätte dient, und seine Bedeutung würde so wenig, wie die des festen Grund und Bodens, mit seiner Betrachtung nur als eines Sachguts erschöpfend und zutreffend gekennzeichnet werden. —

II. Der Erwerb durch Seeschiffahrt.

Seit den ältesten Zeiten dient die Seeschiffahrt dem Menschen als ein Mittel des Erwerbes. Er vollzieht sich zunächst und vornehmlich auf zweifache Art. Einmal ermöglicht die Schiffahrt die Aneignung herrenloser Naturprodukte (Fischerei, Walfischfang, Robbenschlag, aber auch schon früh Perlen- und Korallenfischerei), sodann stellt sie die Verbindung mit den Bewohnern anderer Länder her, von denen der Seefahrer durch Gewalt oder in friedlichem Tauschverkehr Güter erlangt. Der Seehandel als ein nicht nur gelegentlicher Tauschverkehr hat nur allmählich, wenn auch schon früh beginnend, seine jetzt maßgebende Bedeutung als selbständiger Zweck der Seeschiffahrt erlangt. Bis weit in das Mittelalter hinein erscheint er in engster Verbindung mit der dem Fremden gegenüber als durchaus erlaubt geltenden Seeräuberei. Er mußte dazu dienen, das an einer Stelle über den Bedarf hinaus Geraubte an einer anderen gegen sonst erstrebte Güter einzutauschen. Handelsgesellschaften, die zugleich auf gemeinsamen Gewinn durch Beutemachen berechnet sind, werden, wie im Altertum, so auch noch im 13. Jahrhundert von Skandinaviern ebenso wie von Pisanern eingegangen. Der zunächst durch die Gastfreundschaft gewährte, dann von Fall zu Fall durch Verträge den Fremden auch rechtlich verbürgte Schutz verstand sich mit der Fortbildung des Völkerrechts allmählich in Friedenszeiten von selbst; wenngleich freilich das während des ganzen Mittelalters in ausgedehntestem Maße geübte Repressaliensystem wegen wirklicher oder vermeintlicher Übergriffe des Einzelnen die Gesamtheit seiner Volks-, Stammes- oder Stadtgenossen der steten Gefahr der Vergeltung aussetzte. Im Kriegsfalle aber hat sich die Seeräuberei als staatlich anerkanntes und gefördertes Gewerbe in Gestalt der Privatkaperei zum Teil bis zur Gegenwart erhalten. Unter der Einwirkung von See- und Strandraub, obwohl sie bekämpfend, hat die Hilfeleistung in Seenot während des Mittelalters den Charakter einer gewinnbringenden Tätigkeit

erlangt. Vom Schiffe aus konnte sie aber aus tatsächlichen Gründen nur gelegentlich bewirkt werden. Erst nach dem Aufkommen der Dampfschiffahrt hat sie sich zu einem besonderen Hilfsgewerbe der Seeschiffahrt ausgebildet, das mit eigens für ihre Zwecke eingerichteten und ausgerüsteten Schiffen betrieben wird.

Ursprünglich dient die Schiffahrt nur dazu, dem Seefahrer selbst den Aufenthalt auf dem Meere oder die Erreichung fremden Landes zu ermöglichen. Des eigenen Schiffes bedienen sich der Wiking und der Händler, der Flüchtling und der Fischer. Die auf Heerfahrt und Handel Ausziehenden sind auch Eigentümer und Besatzung des Schiffes. Noch lange, nachdem die tatsächliche Trennung der Funktionen erfolgt ist, hat sich die wirtschaftliche Gemeinsamkeit des Unternehmens behauptet. Der Kaufmann reist nun mit seinem Gute auf fremdem Schiffe, und dessen Eigentümer bedient sich bereits einer in seinem Dienste stehenden Schiffsmannschaft. Aber Schiff und Ladung sind zur Gütergemeinschaft zusammengelegt, und an dem Ertrage des Unternehmens, wie an dessen Leitung hat auch die Schiffsbesatzung ihren Anteil. Allmählich tritt besonders infolge der fortschreitenden Arbeitsteilung bei Zunahme regelmäßigen Betriebes der Schiffahrt hierin eine Änderung ein. Der Eigentümer des Schiffes verwendet es nicht mehr nur oder überhaupt nicht mehr, um selbst — wenn auch in Gemeinschaft mit den etwa von ihm verschiedenen Ladungseigentümern — zu reisen, sondern um sie und ihre Güter zu befördern. An die Stelle einer gemeinsamen Unternehmung, für die der eine das Schiff, der andere die Ladung stellt, treten zwei verschiedene, obwohl miteinander wirtschaftlich noch verbundene Unternehmungen: Das Transportgeschäft tritt neben die Kauffahrt als eigenes Erwerbsgeschäft, Reeder und Kaufmann, wenngleich aufeinander angewiesen, suchen auf verschiedene Art Lebensunterhalt und Gewinn.

Die Rechtsform für das Verhältnis zwischen dem Reeder und dem Kaufmann gab zunächst die Sachmiete ab. Der Eigentümer des Schiffes, der es zum Transport verwendete, konnte dem Vermieter eines Grundstückes, der Kaufmann dem Mieter eines solchen gleich behandelt werden. Die Zahl der ein Schiff zusammen benutzenden Kaufleute war nicht groß. Sie bezogen es mit ihren Gütern, für die sie selbst Sorge trugen, und mit ihrem Gesinde. Sie hatten auf ihm ihre Wohnstätte für die Dauer der Reise, die sie nach dem Ausgangsorte wieder zurückführen sollte. Ihre Entschließungen waren innerhalb der durch den Vertrag gezogenen Grenzen für den Verlauf der Fahrt maßgebend. Das Bestimmungsrecht des Schiffseigentümers trat für deren Dauer in den Hintergrund. Selbst in Ansehung eigentlich

nautischer Maßregeln war er von den Kaufleuten in erheblichem Maße abhängig. Sie erschienen als zeitweilig verfügungsberechtigt über das ihnen zum Gebrauch überlassene, ihnen vermietete Schiff.

Unter dem Einfluß veränderter tatsächlicher Verhältnisse trat an die Seite, dann als Regel an die Stelle der Schiffsmiete das *Frachtgeschäft*. Durch dieses erlangt der Kaufmann nicht mehr die Verfügung über das Schiff, sondern nur noch ein Recht gegen den Reeder auf Beförderung seiner Güter mittelst des Schiffes. Der Unterschied ist anfänglich nicht scharf und nicht von großer Bedeutung. Sie steigert sich allmählich in dem Maße, wie die Zahl der Befrachter wächst, und die Begleitung der Güter durch sie abnimmt. Der Stückgüterverkehr unserer Zeit läßt dies in vollster Deutlichkeit zu Tage treten. Aber auch jetzt noch weisen mannigfache Übergangsformen zwischen Schiffsmiete und Stückgutverfrachtung auf deren ursprünglich enge Verwandtschaft hin.

Die Wichtigkeit des Transport-, insonderheit des Frachtgeschäftes für die Geschichte der Seeschiffahrt würde mit seiner Betrachtung auch als der wichtigsten Erwerbsart des Seehandels nur unvollkommen gewürdigt sein. Die Kauffahrteischiffahrt selbst verdankt der entgeltlichen Güterbeförderung ihr besonderes Gepräge. Die der überwiegenden Regel nach auf Grund eines Frachtgeschäftes an Bord gelangende Ladung hat von jeher die Bedeutung eines dem Schiffe nahezu gleichberechtigten Faktors des Schiffahrtsunternehmens besessen. Der Fall, daß dieses die Ausführung von Frachtverträgen bezweckt, ist der Normalfall des Seehandels. Die Geschichte des letzteren und seines besonderen Rechts ist daher zum großen Teile eben die Geschichte des Seefrachtgeschäfts und seiner Regelung.

Zwei *Arten des Frachtvertrags* haben sich zunächst im Altertum und dann wieder von neuem im späteren Mittelalter entwickelt. Bei der älteren, der Schiffsmiete näherstehenden, wird dem Befrachter das Schiff im ganzen oder zu einem gewissen Teile für die Beförderung seiner Güter zur Verfügung gestellt. Bei der jüngeren übernimmt der Verfrachter lediglich die Beförderung bestimmter Güter mittelst des Schiffes. Die ältere Form wird, weil regelmäßig eine Urkunde (carta) über den Vertrag errichtet wird, Chartervertrag, die jüngere, weil es sich bei ihr um die Beförderung einzelner Güter handelt, Stückgütervertrag genannt. Wenn die Schiffe kleiner sind, feste Reiserouten zwischen Handelsplätzen nicht bestehen, daher die einzelne Unternehmung einen mehr gelegentlichen Charakter trägt, und die Zahl der als Befrachter in Betracht Kommenden nicht groß ist, überwiegt die Charterung. Wo große Schiffe von einzelnen Befrachtern nicht leicht gefüllt werden können, andererseits aber eine große Zahl von solchen infolge der

ständigen Beziehungen zwischen den in Betracht kommenden Orten vorhanden ist, bietet sich die Stückgutsverfrachtung als geeignetere Form der Versendung dar. Es ist daher begreiflich, daß sie zwar schon im Altertum und wiederum im Mittelalter begegnet, daß sie aber erst im Zeitalter der Dampfschiffahrt das Übergewicht erlangt hat.

An dem Frachtvertrage sind ursprünglich und notwendig nur zwei Personen beteiligt: der Verfrachter, der die Beförderung der Güter zur See übernimmt, und der Befrachter, der sie sich gegen Entgelt versprechen läßt. Aber die Entwicklung des Verkehrs und die mit ihr gegebene, größere Kompliziertheit der Lebensverhältnisse haben diese einfache Gestaltung auch der rechtlichen Regelung allmählich bedeutend modifiziert.

Verfrachter war zunächst der Eigentümer des Schiffes, der dieses zum Erwerbe durch die Seefahrt ausrüstete und verwendete (Reeder) und es in Person führte (Schiffer). Aber Schiffseigentümer und Reeder fielen nicht mehr zusammen, wenn jemand ein ihm gemietetes oder geliehenes Schiff — z. B. als Kommendatar — zur Seefahrt benutzte, Reeder und Schiffer, wenn jener zur Führung des Schiffes einen anderen anstellte. Bei wechselnder, rechtlicher Beurteilung des Verhältnisses erschien wirtschaftlich als Verfrachter, auch wenn der Schiffer während der Reise den Frachtvertrag geschlossen hatte, der Reeder, dem der Gewinn und der Verlust der Frachtreise vornehmlich oder ausschließlich zufallen sollte. Verfrachter konnte aber auch der Befrachter werden, wenn er auf Grund des von ihm erlangten Rechts auf Beförderung von Gütern seinerseits anderen eine solche versprach. Diese sogenannte Afterverfrachtung, die ein Seitenstück zur Aftervermietung ist, hat namentlich in neuerer Zeit mit der häufigeren Versendung von Stückgütern große Bedeutung erlangt. Zwischen den Reederverfrachter und den Stückgutbefrachter schiebt sich der Afterverfrachter, der das von ihm im ganzen gecharterte Schiff „auf Stückgüter anlegt." Er kann mit dem Detaillisten im Warenhandel verglichen werden. Er nimmt dem Reeder das Suchen der Ladung und die Vertragsschließung mit zahlreichen Parteien ab. Seine Spekulation ist auf die Erzielung der Differenz zwischen der von ihm zu zahlenden Fracht aus dem Hauptfrachtvertrage (Charterfracht) und der höheren, an ihn zu zahlenden Frachtensumme aus den Unterfrachtverträgen (Konnossementsfrachten) gerichtet.

So lange der Befrachter seine Güter begleitete, brachte er sie nach beendigtem Transporte von Bord, wie er sie vor Antritt der Reise an Bord gebracht hatte. Mit der Ausbildung des Versendungsgeschäftes, bei dem der Schiffer die Güter von dem nun zurückbleibenden Befrachter zur Beförderung übernahm, trat als beteiligt an der Unternehmung zu den Vertragsparteien

der Empfänger hinzu, an den die Auslieferung der Güter im Bestimmungshafen erfolgen sollte. Zum Verfrachter kann er in sehr verschiedenen Verhältnissen stehen — als Gesellschafter, als Angestellter, als Kommissionär, als Käufer u. s. w. Dem Befrachter gegenüber hat er, weil am Frachtvertrage selbst nicht beteiligt, keinerlei Verpflichtung und ursprünglich auch kein selbständiges Recht auf Ablieferung der Güter. Er kann diese in älterer Zeit nur als Vertreter des Befrachters verlangen. Unter der Einwirkung des Verkehrsbedürfnisses hat sich dies allmählich geändert. Namentlich wenn er ein ihn legitimierendes Konnossement besitzt, steht er dem Schiffer selbständig berechtigt gegenüber. Dann kann auch der Befrachter regelmäßig die Ablieferung an ihn nicht mehr verhindern. Und das ist notwendig. Denn das Konnossement würde seiner noch zu betrachtenden Aufgabe als Warenumsatzpapier nicht genügen können, wenn der es redlich Erwerbende sich nicht darauf verlassen dürfte, daß er mit seiner Hilfe nach Ankunft der Güter im Bestimmungshafen in ihren Besitz gelangen werde. Aber das selbständige Recht des Empfängers gegen den Schiffer bedarf einer Einschränkung im Interesse des letzteren. Der Besitz der Güter durch den Schiffer verschafft dem von ihm vertretenen Reederverfrachter eine greifbare Sicherheit wegen seiner Ansprüche aus dem Frachtvertrage auf Fracht, Liegegelder, Auslagen u. s. w. Er kann sich wegen dieser Ansprüche nötigenfalls an die Güter halten. Das darf ihm durch das Recht des Empfängers nicht erschwert oder unmöglich werden. Deshalb muß dieser, wenn er sein Recht auf Ablieferung ausübt, den Schiffer wegen der auf den Gütern lastenden Ansprüche befriedigen. Was der Empfänger vom Schiffer fordern kann, und was er ihm dafür zu leisten hat, bestimmt sich nach dem Inhalt des Frachtvertrages; wenn aber, wie regelmäßig, ein Konnossement ausgestellt ist, lediglich nach diesem.

Mit der Verbreitung der Schrift und der Ausbildung des Urkundenwesens wurde im Mittelalter die Bewirkung von Aufzeichnungen über den Frachtvertrag üblich. Die Schrift war zunächst nicht eine Form des Vertragsschlusses, sondern nur ein Mittel, ihn zu beweisen. Sie hat aber dann vielfach die Bedeutung einer Vertragsform erlangt. Die Urkunde wurde entweder über den ganzen Vertrag ausgestellt oder einseitig vom Standpunkte des Verfrachters aus. In dem einen Falle wird der Vertragsinhalt für oder durch beide Parteien beurkundet, in dem anderen Falle bekennt sich der Verfrachter zu den von ihm übernommenen Verpflichtungen, und wird nur deren Inhalt durch die dem Befrachter obliegende Gegenleistung mitbestimmt. Die mehrseitige Urkunde soll allen Beteiligten als Beweismittel dienen. Deshalb wird ihr Text so viele Male gleichlautend auf einem Blatte wieder-

holt, als Vertragsparteien vorhanden sind. Dann werden die mehreren Texte mit zackigem Schnitt voneinander getrennt, um gegebenen Falles durch Anpassung aneinander als echt identifiziert werden zu können, und jede Partei erhält ein Exemplar ausgehändigt. Eine so geteilte Urkunde wird carta partita genannt, und darnach heißt noch jetzt, obwohl der alte Brauch hier längst geschwunden ist, die Urkunde über den Frachtvertrag Charteparti e. Dagegen wurde die einseitig vom Verfrachter ausgestellte Urkunde, in der er sich zu der Verpflichtung, die empfangenen Güter zu befördern, bekannte, dem Befrachter ausgehändigt. Aus ihr scheint in Verbindung mit den Abschriften, die der an Bord befindliche Schiffsschreiber von den Ladungseintragungen in das Kartular den Abladern zu erteilen hatte, das Konnossement hervorgegangen zu sein, auf dessen zwiefache Quelle noch jetzt die doppelte Form seiner Fassung (objektiv: shipped oder received und subjektiv: Ich Schiffer . . . bekenne) zurückdeutet.

Als Verfrachter und Schiffer regelmäßig nicht mehr dieselbe Person war, und — zum Teil im Zusammenhange hiermit — die Verfrachtung und die auf Grund derselben erfolgende Abladung regelmäßig nicht mehr zusammenfielen, erlangte das Konnossement eine selbständige Bedeutung dem Frachtvertrage gegenüber. Es diente zunächst dazu, die in Ausführung desselben erfolgte Abladung der Güter zu beweisen. Da aber dem in ihm abgelegten Bekenntnis des Empfanges der Güter gegenüber der Schiffer einen Gegenbeweis nicht führen durfte, wurde das Konnossement schon früh zum Träger einer selbständigen Verpflichtung. Durch seine Weitergabe konnte nach Ausbildung des Distanzversendungsgeschäftes der Ablader seinen Anspruch auf Ablieferung der in der Urkunde bezeichneten Güter durch den Empfänger geltend machen lassen, dann auch auf den Empfänger übertragen. Von hier aus entwickelte sich das Konnossement aus einem Legitimationspapier zu einem Wertpapier: das Recht auf Auslieferung war nun dergestalt mit der Urkunde verknüpft, daß es nur von ihrem Inhaber ausgeübt werden konnte. Die Übertragung dieses Rechtes aber wurde dadurch erleichtert, daß das Konnossement an Order gestellt und dadurch gleich dem Wechsel indossabel wurde. So konnte es als Träger der in ihm verbrieften Forderung mit der den Bedürfnissen des Handels entsprechenden Leichtigkeit zirkulieren.

Der Verkehr blieb indessen hierbei nicht stehen. Mit schöpferischer Kraft wußte er das zum Wertpapier gewordene Konnossement in einer Weise fortzubilden, welche es zu einem Heilmittel gegen einen bedeutenden, mit der Güterversendung verbundenen, wirtschaftlichen Nachteil werden ließ. So lange die über See versandte Ware sich auf dem Transporte befindet, ist

sie der tatsächlichen Verfügung des zurückgebliebenen Versenders entzogen. Sie ist für diese Zeit wirtschaftlich aus seinem Vermögen ausgeschieden, wie sie in das des Empfängers noch nicht eingetreten ist. Da der Eigentümer sie einem andern nicht übergeben kann, kann er sie weder durch Übereignung zu Geld machen, noch durch Verpfändung zur Krediterlangung benutzen. Sein Vermögen erfährt zwar regelmäßig eine Vermehrung durch die Versendung der Güter, die in deren höherem Verkaufswerte am Bestimmungsorte der Reise den deutlichsten Ausdruck erlangt. Aber der Aussicht auf künftigen Gewinn steht zunächst — auch abgesehen von allen sie selbst bedrohenden Gefahren — eine zeitweilige, auch im Falle der Beförderung durch Dampfschiffahrt nicht selten, zur Zeit der ausschließlichen Verwendung von Segelschiffen ganz gewöhnlich Monate lang währende, positive Schädigung durch die Unmöglichkeit, über die Güter während der Reise zu disponieren, gegenüber. Hieran vermochte auch die Ausstellung des Konnossements so lange nichts zu ändern, als dasselbe nur der Träger einer, wenn auch noch so sehr gesicherten, nur obligatorischen Forderung gegen den Schiffer war. Aber die Gestalt, welche diese Forderung im Laufe der Zeit angenommen hatte, ermöglichte eine Weiterbildung des Konnossements, durch die jenem Übelstande abgeholfen wurde. Weil der Inhaber der Urkunde als Gläubiger der in ihr verbrieften Forderung auf die Auslieferung der Güter nach Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte mit voller Sicherheit rechnen durfte, und Einwendungen, die sich nicht aus der Urkunde selbst ergaben, nicht zu befürchten hatte, konnte er der Verkehrsanschauung schon während des Transports als der eigentliche Besitzer der Güter gelten. Die Übertragung der Forderung unter Begebung des Konnossements bedeutete wirtschaftlich die Übergabe der Güter, über die es lautete, selbst. Im Anschluß daran hat sich ein kaufmännisches Gewohnheitsrecht dahin entwickelt, daß auch juristisch die Konnossementsübergabe gleiche Wirkungen, wie die Übergabe der Güter, nach sich zu ziehen vermöge. Zuerst, soweit bekannt, in der holländischen Jurisprudenz gegen Ende des 17. Jahrhunderts anerkannt, hat dieses Gewohnheitsrecht, obwohl unter mannigfacher Anfechtung und in verschiedener Ausdehnung, im Laufe der Zeit weiteste Geltung und Sanktionierung auch durch das geschriebene Recht erlangt. Zumal in Deutschland ist es bereits in dem Handelsgesetzbuch von 1861 prinzipiell angenommen worden. Darnach können solche Rechte an den auf dem Transport befindlichen Gütern, zu deren Erwerb es der Übergabe der Güter bedarf, wie Eigentum und Pfandrecht, auch ohne die Übergabe der Güter selbst durch diejenige des über sie gezeichneten Konnossements erworben werden. Die außerordentliche Tragweite dieser Rechtsentwicklung in wirtschaftlicher Richtung erhellt aus dem

Bemerkten ohne weiteres: Sie ermöglicht die rechtswirksame Verfügung über die schwimmende Ladung und läßt diese damit auch für die Dauer des Transports einen ökonomisch verwertbaren Vermögensbestandteil bleiben.

Mit dieser seiner Ausbildung zu einem Traditionspapier hatte das Konnossement den höchsten Grad der Verselbständigung gegenüber dem Frachtvertrage erreicht. Wirtschaftlich war es zu einem aus Veranlassung des Transports geschaffenen Repräsentanten der verladenen Güter selbst geworden. Durch Dampfschiff oder Eisenbahn versandt, konnte es der mittelst Segelschiffs beförderten Ware um Wochen und Monate vorauseilen. Und doch hat gerade wieder die Ära der Dampfschiffahrt unter völlig veränderten Verhältnissen eine merkwürdige Annäherung des Konnossements an seine ursprüngliche Verwendung zur Folge gehabt. Mit der Zunahme der Stückgutsbeförderung im Dampfschiffsverkehr ist es eine alltägliche Erscheinung geworden, daß die Abladung der zu transportierenden Güter nicht auf Grund eines vorher geschlossenen Frachtvertrages und daher getrennt von diesem vor sich geht, sondern daß in und mit der Abladung der Güter der Abschluß des Frachtvertrages selbst erfolgt. Das über die Abladung erteilte Konnossement kann daher gleichzeitig als Beweisurkunde in Ansehung des Frachtvertrages dienen. Und die Ähnlichkeit mit Zuständen, wie sie uns etwa die Marseiller Urkunden des 13. Jahrhunderts erkennen lassen, erscheint noch auffallender, wenn berücksichtigt wird, daß die Konnossemente der Dampfschiffreedereien meist nicht von den Schiffern, sondern von den Agenturen d. h. also nicht von dem im Dienste des Verfrachters stehenden, auf der Reise aber selbständigen, seerechtlichen Vertreter desselben, sondern von einem an Land befindlichen, ständigen Vertreter des Reederverfrachters ausgestellt werden.

Chartepartie und Konnossement dienen der Beurkundung der für den einzelnen Transport von Gütern nach der Vereinbarung der Parteien maßgebenden Bedingungen. Sie enthalten zuvörderst diejenigen Ausmachungen, die nur von Fall zu Fall getroffen werden können, durch die daher das allgemeine Recht des Frachtvertrages im Einzelfalle ergänzt werden muß, z. B. die Bezeichnung der Vertragsparteien, der zu befördernden Güter, des Bestimmungshafens, des Frachtbetrages. Sie enthalten aber außerdem auch solche Vereinbarungen, durch welche die allgemeinen Rechtsregeln für den konkreten Fall durch abweichende Bestimmung außer Kraft gesetzt werden. Da der Vertragsfreiheit auf dem Gebiete des Seefrachtverkehrs ein weiter Spielraum belassen ist, kann das in ausgedehntem Maße geschehen. Der steten Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse kann die Gesetzgebung aus Gründen verschiedener Art nur allmählich folgen. Durch die Vereinbarung

der Parteien wird den hiermit verbundenen Übelständen zum großen Teile sachgemäß abgeholfen. Die Urkunden, in denen diese Vereinbarung zum Ausdruck gelangt, sind daher die wichtigsten Zeugnisse für die Anforderungen, welche der fortschreitende Verkehr an die Rechtsordnung stellt, und welche er mit seinen Mitteln zu befriedigen weiß, so lange sie von dem Gesetze nicht erfüllt werden. Je schneller und mannigfaltiger die Lebensverhältnisse sich umgestalten, um so schwieriger wird es für die Gesetzgebung, mit ihnen Schritt zu halten, und um so wichtiger ist die eigene, das geltende Recht ändernde, das künftige vorbereitende Tätigkeit des Verkehrs selbst. Es kann daher nicht überraschen, daß aus den Chartepartien und Konnossementen das den Seefrachtverkehr wirklich beherrschende Recht besser zu erkennen ist, als aus den Gesetzbüchern. Keine von den zahlreichen Einzelverpflichtungen, die auf Grund des Frachtvertrages den Beteiligten obliegen, bleibt von der Einwirkung der Vereinbarungen von Fall zu Fall unberührt. Diese gelangen in scharf ausgeprägten Klauseln zum Ausdruck, welche zum Teil vor unseren Augen stetig neu gestaltet werden. Im großen und ganzen zielen sie darauf ab, die gesetzliche Rechtsstellung des Verfrachters zu verbessern. Das ist die Folge der wirtschaftlich überlegenen Stellung, die die Reeder den Befrachtern gegenüber dank dem Überwiegen des Großbetriebes, der Steigerung der Kapitalsmacht und der Verringerung ihrer Zahl in neuerer Zeit errungen haben.

Die ältesten, meist verwendeten und am mannigfaltigsten ausgebildeten Klauseln sind diejenigen, mittelst deren der Reeder sich von der Haftung für die unversehrte Ablieferung der zur Beförderung übernommenen Güter freizeichnet. Schon im Mittelalter konnte der bei der Abladung anwesende Schiffsschreiber sich nicht immer davon überzeugen, daß die zum Transport gebrachten Fässer und Ballen den angegebenen Inhalt wirklich hatten. Dann trug er die Abladung in das Kartular mit der Bemerkung ein, daß nach der Erklärung des Kaufmanns die angegebenen Güter verladen worden seien, und die Beweiskraft der Eintragung erstreckte sich nun nicht auf den Inhalt der verladenen Behältnisse. Dem entsprechend zeichnete später und zeichnet noch jetzt der Schiffer oder die Dampfschiffsexpedition in solchem Falle das Konnossement mit der Klausel „Inhalt unbekannt" (ital.: dice essere sc. il consegnante). Ähnliche Klauseln sind für verwandte Fälle in großer Zahl gebräuchlich geworden. Durch sie wird die gesetzliche Haftung des Reeders für Verlust und Beschädigung der Güter, die unter dem Einflusse römischen Rechts meist überstreng ist, tatsächlich auf ein Minimum reduziert.

Aber auch die sonstigen, dem Verfrachter gesetzlich obliegenden Ver-

pflichtungen erfahren durch stereotyp wiederkehrende Klauseln zumal im großen Dampfschiffsverkehr mannigfache Einschränkung. Abweichend von dem Gesetzesrecht wird dem Verfrachter die Befugnis eingeräumt, die Beförderung mittelst eines anderen als des bestimmten Schiffes auszuführen, die Güter auch unterwegs umzuladen, die Reise nicht direkt auszuführen, sondern Zwischenhäfen anzulaufen, die Löschung ohne Zeitverlust zu bewirken u. a. m. Es wäre sehr verkehrt, in diesen Ausmachungen lediglich Begünstigungen zu rblicken, die sich die Reeder zum Schaden der Befrachter erzwingen. Zum guten Teile gehen die Interessen beider Parteien bei der Ersetzung des zurückgebliebenen Gesetzesrechts durch ein dem Verkehrsbedürfnis genügendes Vertragsrecht Hand in Hand. Unleugbar aber wird seitens der die Vertragsbedingungen diktierenden Reeder zum Teil auch nur ihr eigenes Interesse rücksichtslos gewahrt. Rechtsprechung und Gesetzgebung stehen insoweit hier vor der Aufgabe, in der Richtung auf eine einigermaßen gerechte Verteilung von Licht und Schatten tätig zu werden. —

Der Beförderung von Gütern gegenüber hat der Personentransport im Seeverkehr bis in die neueste Zeit hinein eine untergeordnete Rolle gespielt. In den Quellen der römischen Kaiserzeit wird allerdings bereits ständiger Reiseverbindungen gedacht, die durch besondere, zur Beförderung von Gütern nicht geeignete Personentransportschiffe unterhalten wurden. Im Mittelalter überwog, so lange der Kaufmann seine Güter selbst begleitete, in der Betrachtung des Verhältnisses wirtschaftlich und rechtlich der Gesichtspunkt der Güterbeförderung über den des Personentransports. Spanische Quellen stellen einander gegenüber den Kaufmann (mercader) und den Reisenden (pelegri): Der Kaufmann zahlt Miete oder Fracht nicht für seine Person, sondern für die Waren, die er mit sich führt; Reisender aber wird nur genannt, wer ohne Waren reist und Miete oder Fracht für seine Person zahlt. Charakteristisch ist in dieser Beziehung, daß das den Reisenden bezeichnende Wort der romanischen Sprachen (vom lat. peregrinari) die engere Bedeutung von „Pilger" angenommen hat. Zwar hatten namentlich die Kreuzzüge zum Abschluß umfassender Transportverträge zwecks Beförderung der Kreuzfahrer Anlaß gegeben. Aber die Personenbeförderung als selbständiger Erwerbszweig der Seeschiffahrt begegnet zuerst, und zwar alsbald in den Formen des Großbetriebes, aus Anlaß der nach den Kreuzzügen beginnenden Pilgerfahrten nach dem Orient. Was wir aus den Quellen des 12. und 13. Jahrhunderts über sie erfahren, versetzt uns auf Schritt und Tritt in die Verhältnisse der modernen Auswanderung.

Bestimmte Häfen, wie namentlich Marseille und Venedig, haben sich

zu Mittelpunkten der Bewegung entwickelt. Hier sammeln sich die Pilger aus aller Herren Ländern, um die Schiffe zu besteigen. Diese sind besonders für ihren Zweck eingerichtet. Tausend Pilger und mehr werden mittelst eines von ihnen befördert. Die Beförderung erfolgt entweder kraft eines unmittelbar zwischen Pilger und Schiffer geschlossenen Vertrages oder durch Vermittelung von Unternehmern, welche die Schiffe im ganzen von den Reedern chartern, um dann ihrerseits die Transportverträge mit den Pilgern abzuschließen. Bei der Ausführung dieser Verträge sind die Pilger denselben Mißbräuchen ausgesetzt, deren Bekämpfung die neueste Auswanderungsgesetzgebung zur Aufgabe hat. Die Pilgerschiffe werden ungenügend ausgerüstet und übermäßig beladen. Lebensmittel werden in schlechter Beschaffenheit und unzulänglicher Menge mitgenommen. Dadurch, daß sie die Lebensmittel von den Aufsichtsbeamten und ihren Angehörigen beziehen, suchen sich die Unternehmer freie Hand zu verschaffen; dadurch, daß sie sie selbst herstellen oder herstellen lassen, suchen sie ihren Gewinn zu vermehren. Für solche Leistungen, die auf Grund des Vertrages selbstverständlich ihnen zukommen, wie die Bezeichnung der einzelnen Plätze, die Ausstellung der Platzkarten u. a. m., wird den Pilgern besondere Bezahlung abverlangt. Ihre Behandlung selbst von seiten der Schiffsmannschaft läßt zu wünschen übrig. Die Sterblichkeit unter ihnen scheint, wie begreiflich, sehr groß gewesen zu sein. Durch eingehende Vorschriften suchen die Gesetze dem Unwesen zu steuern. Insbesondere wird allgemein eine Aufsicht, sei es durch Organe der städtischen Verwaltung (so in Arles wohl schon im 12. Jahrhundert), sei es durch besondere Kommissare (so die observatores passagii von Marseille im 13. Jahrhundert) geübt, welche die Pilgerschiffe vor der Abreise auf ihre Seetüchtigkeit und Ausrüstung zu untersuchen, bei der Einschiffung der Pilger anwesend zu sein und die Betrügereien der Unternehmer u. s. w. der Behörde anzuzeigen haben. Gelegentlich begegnet auch die Konzessionspflichtigkeit der gewerblichen Pilgertransportunternehmung und die Pflicht der Unternehmer, durch Pfand oder Bürgschaft für die gehörige Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten Sicherheit zu leisten. Es ist beachtenswert, daß mit der Abnahme der Pilgerfahrten gegen den Ausgang des Mittelalters Vorschriften dieser Art aus den Rechtsquellen verschwinden. Durch zwei Jahrhunderte hindurch findet sich in ihnen der Passagevertrag gar nicht oder nur dürftig geregelt. Erst seit dem 18. Jahrhundert, als die Auswanderung nach Amerika größere Dimensionen annahm, begann die Gesetzgebung zunächst der Auswanderung selbst entgegenzutreten, dann aber auch die Auswanderer gegen Ausbeutung zu schützen. Seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts ging zunächst England, dann auch Nordamerika in diesem

Sinne vor. In Deutschland war es zuvörderst Sache der Partikulargesetzgebung, hier einzugreifen. Unter dem 9. Juni 1897 ist dann auf Grund des Art. 4 Nr. 1 der Reichsverfassung die reichsgesetzliche Regelung der Materie erfolgt.

Daß auch abgesehen von der Auswanderung der Personentransport in neuerer Zeit eine stetig wachsende Bedeutung als Gegenstand des Reedereibetriebes erlangt hat, bedarf, weil allbekannt, nur kurzer Hervorhebung. Es ist dies die natürliche Folge der ständigen Zunahme wirtschaftlicher, politischer und persönlicher Beziehungen unter den Bewohnern der durch das Meer voneinander getrennten und miteinander verbundenen Länder. Für die Entwicklung eines besonderen Rechts des Seereisevertrages, den zumal die älteren unter den geltenden Gesetzen naturgemäß nur wenig berücksichtigen, sind wiederum vornehmlich die Vereinbarungen von Bedeutung, welche von Fall zu Fall auf der Grundlage der von den Dampfschiffsreedereien aufgestellten Bedingungen geschlossen werden.

III. Beschaffung der Betriebsmittel.

Die Beschaffung der für die Schiffahrtsunternehmung erforderlichen Mittel vollzieht sich, insoweit für sie ein Zusammenwirken mehrerer Personen erforderlich ist, wesentlich in zwei Grundformen. Entweder tun sie sich zu gemeinschaftlichem Betriebe mit gemeinschaftlichen Mitteln zusammen — das ist die Grundform der Gesellschaft. Oder der Unternehmer verschafft sich die zeitweilige Verfügung über Wirtschaftsgüter anderer, ohne daß diese darum Mitunternehmer würden — das ist die Grundform des Kreditgeschäfts. Beide Formen sind mannigfacher Ausgestaltung fähig und teilhaftig geworden. Sie können auch Elemente von einander entlehnen, und es bilden sich so Übergangsformen. Die geschichtliche Entwicklung ist auch hier von wenigen und einfachen Formen ausgegangen und allmählich, der reicheren Entfaltung der Lebensverhältnisse folgend, zu zahlreicheren und komplizierteren Gestaltungen gelangt.

Miteigentumsverhältnisse an Seeschiffen entstanden schon in früher Zeit durch Erbgang, gemeinsame Erbauung, rechtsgeschäftlichen Erwerb oder gewaltsame Aneignung. Schon der hohe Wert des auch nur kleinen Seeschiffes im Verhältnis zu anderen Gebrauchsgegenständen mußte dem Fortbestande solcher einmal begründeten Gemeinschaft günstig sein. Denn nur ausnahmsweise konnte ein einzelner das Alleineigentum zumal an einem größeren Schiffe erwerben oder dauernd behalten. Es darf daher nicht überraschen, daß bereits unter wenig entwickelten Verhältnissen, wie z. B.

die älteren norwegischen und isländischen Quellen sie voraussetzen, die Beteiligung mehrerer Personen am Eigentum des Schiffes ganz gewöhnlich ist. Mit der Zunahme der Verwendung großer Schiffe führte die Beschaffung der zu Erbauung oder Ankauf erforderlichen Mittel zur Vereinigung mehrerer, die dann als Miteigentümer die Schiffahrt betrieben. Ihre Zahl ist häufig recht bedeutend. Neben der Teilung des Schiffseigentums in Anteile, die sich als Brüche mit Vielfachen der Zahl 2 darstellen, begegnet im Mittelalter namentlich auch die Zerlegung in 100 Parten (carati). Aber eine weitere Teilung oder doch Unterbeteiligung und somit die Heranziehung auch minder Begüterter zum Reedereibetriebe ist auch da nicht ausgeschlossen, wo, wie etwa neuerdings in England für die Eintragung in das Schiffsregister, der Höchstbetrag der Parten gesetzlich beschränkt ist.

Die Gemeinschaft der Schiffseigentümer erweitert sich in dem genossenschaftlichen Betriebe der alten Zeit zu einer Gemeinschaft zwischen ihnen und den von ihnen verschiedenen Befrachtern. Sie alle befinden sich ursprünglich an Bord, ihre Person und ihr Vermögen (Schiff und Ladung) sind denselben Gefahren ausgesetzt. Die tatsächliche Gemeinschaft drängt zu rechtlicher Ordnung, welche das Zusammenstehen in dem Kampfe gegen diese Gefahren und in der Tragung des aus ihnen erwachsenden Schadens verbürgt. Solche Ordnung scheint sich den auf einem Schiffe wie Brüder einer Hausgemeinschaft Zusammenlebenden in der weit verbreiteten Form der Eingehung eines künstlichen Bruderschaftsverhältnisses dargeboten zu haben. Bei den Skandinaviern finden wir die uralte Blutsbrüderschaft besonders häufig unter Männern, die sich auf gemeinsamer Heerfahrt befinden. Sie dient in erster Reihe der Sicherung gegenseitiger Übung der Blutrache, aber sie führt mindestens regelmäßig auch eine Gemeinschaft des Vermögens für die Blutsbrüder herbei. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß auf sie die Zusammenlegung von Schiff und Gut (fèlag — davon das englische fellow) zur Gütergemeinschaft zurückzuführen ist, die sich seit dem 10. Jahrhundert in skandinavischen Quellen als Form des gemeinsamen Betriebes der Kauffahrt nachweisen läßt. Einen charakteristischen Ausdruck findet der Verbrüderungsgedanke im spanischen Seerecht noch des 14. Jahrhunderts in dem sogen. agermanament (d. i. Verbrüderung). In solenner Form wird bestimmt, daß „Schiff und Ladung Brüder sein sollen“. Das hat die Wirkung, daß die Seeschäden von ihnen gemeinschaftlich getragen werden.

Mit der Sonderung des Reedereibetriebes und des Frachtgeschäftes sind die alten Gemeinschaftsverhältnisse von Schiff und Ladung verschwunden. In unveränderter Gestalt und in engen Grenzen hat sich bei der großen Haverei ein Überrest von ihnen bis auf die Gegenwart erhalten.

Im ganzen gehen Schiff und Ladung ungeachtet ihrer Vereinigung in der Hand des Schiffers ihren eigenen Gang. Insbesondere steuern die Befrachter als solche zu den Mitteln des Reedereibetriebes direkt nicht mehr bei. Wo es für diesen der Vereinigung der Kräfte Mehrerer bedarf, werden sie mittelst der mannigfachen Formen des Gesellschaftsbetriebes herangezogen, die in stetiger Entwicklung durch den Verkehr und das ihm folgende Recht für die Befriedigung der verschiedenen wirtschaftlichen Bedürfnisse geschaffen worden sind.

Aus dem Miteigentum Mehrerer an einem Schiffe ist durch dessen Verwendung zur Seefahrt die Reederei hervorgegangen. Ursprünglich befanden sich wohl der Regel nach die sämtlichen Miteigentümer an Bord. Altnordische Quellen bezeichnen sie alle nach dem Vorbilde des Alleineigentümers als Steuermänner (stýrimenn), obwohl doch nur einer von ihnen wirklich am Ruder sitzen kann. Die ursprüngliche Identität von Schiffseigentümer, Schiffer und Reeder tritt in dieser Terminologie noch zu Tage, als sie in Wahrheit nicht mehr durchweg besteht. Die weitere Entwicklung hat sich in der Weise vollzogen, daß zunächst — und zwar schon sehr früh — nicht mehr die Gesamtheit der Eigentümer, sondern nur noch einer von ihnen die Reise mitmachte. Er war zugleich der Schiffer, oder die nautische Leitung war einem besonderen Schiffer anvertraut, während der an Bord befindliche Mitreeder die geschäftlichen Interessen der Reederei wahrnahm. In dieser selbst hat das Miteigentum eine den Bedürfnissen der Seeschiffahrt entsprechende Gestaltung erfahren. Das Eigentum am Schiffe ist nach Bruchteilen unter die Mitreeder geteilt Im Konsulat der See werden sie darnach Anteiler (personers = partionarii) genannt. Nach dem Verhältnis dieser Anteile, die schon früh auch im Norden Parten heißen, bestimmen sich die Anteile an Gewinn und Verlust, sowie die Haftung der Mitreeder Dritten gegenüber. Die Beschlüsse der Reederei innerhalb ihres Geschäftsbetriebes werden mit Stimmenmehrheit und zwar ebenfalls nicht der Köpfe, sondern der Parten gefaßt. Eine charakteristische Ausnahme macht schon das ältere Hamburger Schiffsrecht (1292) im Interesse des Schiffahrtsbetriebes für den Fall, daß der Besitzer der Partenmehrheit das Schiff gegen den Willen der Minderheit still liegen lassen will; „denn man weist ja das Schiff wasserwärts". Der überstimmten Minderheit ist in verschiedener Weise gegen die Benachteiligung durch das Majoritätsprinzip Schutz gewährt worden. In neuerer Zeit ist sie überwiegend auf das Recht verwiesen, durch Veräußerung oder Aufgabe ihrer Parten sich von der Teilnahme an den weiteren Unternehmungen loszusagen.

Die Reederei ist eine eigentümliche Form des gesellschaftlichen Betriebes

der Seeschiffahrt, die sich unmittelbar aus der bestimmungsmäßigen Verwendung des mehreren Personen gehörenden Schiffes entwickelt hat. Neben ihr aber haben bereits im Mittelalter auch andere Formen der Gesellschaft im Seewesen nicht nur Verwendung, sondern zum Teil geradezu ihre erste Ausbildung erfahren. Das gilt besonders für die Kommanditgesellschaft, welche aus dem Bedürfnis erwachsen ist, an dem Geschäftsbetriebe eines mit seinem ganzen Vermögen haftenden Unternehmers einen zu Hause bleibenden Kapitalgeber sozietätsmäßig, aber unter Beschränkung seines Risikos auf das hingegebene Kapital teilnehmen zu lassen. Sie wurde zuvörderst vornehmlich für den überseeischen Verkehr verwendet, und nicht selten war es das Schiff selbst, welches der Kommanditist dem geschäftsführenden Gesellschafter anvertraute. Mit der Zunahme des Großbetriebes in der neueren Zeit hat die Reederei in der zum Teil aus ihr selbst hervorgegangenen Aktiengesellschaft eine gefährliche Konkurrentin erhalten. Diese bietet der Reederei gegenüber die Vorteile, daß sie die Aufbringung eines großen Kapitals durch zahlreiche Teilnehmer wesentlich erleichtert, und daß sie deren durch die Aktienzeichnung begrenztes Risiko auch in solchen Fällen sich nicht steigern läßt, in denen für die Mitglieder einer Reederei eine über den Betrag ihrer Parten hinausgehende Haftung eintritt. In Deutschland, wo in neuester Zeit das Streben des Handelsstandes nach einer von den Beschränkungen der Aktiengesellschaft befreiten, doch aber deren Vorteile besitzenden Gesellschaftsform zu der Schaffung der Gesellschaft mit beschränkter Haftung geführt hat, ist diese auch schon im Dienste der Seeschiffahrt verwendet worden. Zum Teil sogar in der Art, daß zwei Mitreeder für ihre einzelnen Schiffe je eine solche Gesellschaft errichtet und auf diese Weise so viele juristische Personen ins Leben gerufen haben, als sie Schiffe besitzen — eine ganz gewiß nicht der wirtschaftlichen Bestimmung der neuen Gesellschaftsform entsprechende, wenn auch rechtlich kaum anfechtbare Benutzung derselben.

Für die Heranziehung fremder Mittel nicht zu gemeinschaftlichem Betriebe der Kauffahrt, sondern zu zeitweiliger Verwendung im eigenen Betriebe stehen dem Reeder und dem Befrachter die allgemeinen Kreditgeschäfte zur Verfügung, vor allem das verzinsliche Darlehen. Der gesuchte Kredit ist leichter und billiger zu erlangen, wenn durch Verpfändung von Schiff oder Ladung dem Gläubiger eine reale Sicherheit gewährt wird. Aber eine zwiefache Schwierigkeit stellt sich der Verwendung des Schiffs und der Ladung hierfür entgegen. An beiden kann der Natur der Sache nach das Pfandrecht nicht wohl als Faustpfandrecht bestellt werden; denn die Übertragung des Besitzes auf den Gläubiger ist mit der Verwendung des

Schiffs zur Seefahrt und mit der Verladung der Güter zum Transporte unvereinbar. Somit kann dem Gläubiger nicht die gesteigerte Sicherung zu teil werden, die mit der tatsächlichen Verfügungsmacht über das Pfandobjekt verbunden ist. Sodann aber soll dieses nicht nur in der Hand des Pfandschuldners verbleiben, sondern von ihm den Gefahren der Seefahrt ausgesetzt werden. Der Gläubiger, der auf Schiff und Ladung kreditiert hat, trägt daher das hier besonders große Risiko des Verlustes und der Wertverringerung des Pfandes.

Das römische Recht stellte für die Verpfändung von Schiff und Ladung die dem wirtschaftlichen Bedürfnis entsprechende Form der Hypothek, des Pfandrechts ohne Besitzübertragung, zur Verfügung. Demgemäß war es insbesondere bei dem Seedarlehen im Altertum (vergl. unten S. 153), wie im Mittelalter und später, sehr gewöhnlich, daß für die Schuld Schiff und Ladung verpfändet wurden. Dem germanischen Recht aber war die Verpfändung beweglicher Sachen ohne Besitzübertragung fremd. Hier bedurfte es besonderer Vorschriften, wenn das Schiff, so lange es überhaupt bestimmungsgemäß verwendet wurde, und die Ladung, so lange sie sich an Bord befand, als Mittel der Krediterlangung in Betracht kommen sollten. Solche Vorschriften sind denn auch in der Tat geschaffen worden. Schiff und Ladung wurden dabei verschieden behandelt.

Das Schiff wurde in Ansehung der Verpfändung, wie ja auch sonst, schon im Mittelalter vielfach als oder wie eine unbewegliche Sache behandelt. Es wurde die Pfandbestellung an ihm ohne Besitzübertragung, also in Form der Schiffshypothek, zugelassen. In deutschen Küstenstädten wurde die Verpfändung vor dem Rate der Stadt verlautbart und darüber eine Eintragung in das Stadtbuch gemacht, wie über die Verpfändung eines Grundstücks. An der weiteren Entwicklung aber, die für die Grundstücke an die Stelle des allgemeinen Stadtbuchs das besondere Hypotheken- und Grundbuch treten ließ, haben die Schiffe im allgemeinen nicht teilgenommen. Den Nachteilen, welche die nicht eingetragene, daher für Dritte unerkennbare Belastung des Schiffs nach den Grundsätzen des römischen Rechts im Gefolge hatte, hat man auf verschiedene Art entgegenzutreten gesucht. Im 19. Jahrhundert ist dies in zahlreichen Staaten durch bewußte Nachbildung wiederum des Grundstückspfandrechts in der Art geschehen, daß die Verpfändung der Seeschiffe durch Eintragung teils in die Schiffsregister, teils in besondere Register zu erfolgen hat. Wer ein Interesse daran hat, z. B. das Schiff kaufen oder sich verpfänden lassen will, kann daher sich vergewissern, in welcher Höhe es bereits verpfändet ist. Unleugbar bedeutet diese Regelung einen Fortschritt. Aber die praktische Bedeutung der Schiffshypothek darf nicht

überschätzt werden. Nicht nur kann sie natürlich an der Gefährdung des Pfandobjektes selbst nichts ändern. Es läßt sich bei ihr auch das Prinzip der Rangordnung der Pfandrechte nach der Zeitfolge der Entstehung oder der Reihenfolge der Eintragung nur innerhalb enger Grenzen durchführen. Das verpfändete Schiff muß auch weiter zur Seefahrt verwendbar bleiben, wenn die Verpfändung nicht wirtschaftlich die Wirkung einer Veräußerung haben soll. Jede neue Reise aber kann zur Entstehung neuer Forderungen Dritter führen, denen das Schiffsvermögen allein haftet, und denen deshalb der Zugriff auf das Schiff vor den früheren Pfandgläubigern freistehen muß. Das ist besonders einleuchtend, soweit sich diese Forderungen auf freiwillige Kreditgewährung gründen. Niemand würde das in Not geratene Schiff retten oder das zur Reparatur des beschädigten Schiffes erforderliche Kapital vorstrecken wollen, wenn er wegen seiner Lohn- und Darlehnsforderung einerseits an das Landvermögen des Reeders sich nicht halten dürfte, andererseits aber in Ansehung der Befriedigung aus dem Schiffe hinter älteren Pfandgläubigern zurückstehen und somit gewärtigen müßte, nur zu ihrem Vorteil eigene Aufwendungen zu machen. Im Interesse dieser älteren Gläubiger selbst, deren Pfand durch die Rettung aus Seenot oder die Ermöglichung der Reparatur überhaupt nur erhalten wird, muß daher den aus solchen Handlungen erwachsenden Forderungen das Vorrecht vor ihren eigenen eingeräumt werden. Das ist denn auch schon nach den Grundsätzen des römischen Rechts der Fall gewesen und hat sich durch die Einführung des Registerpfands nicht ändern können. Dem Gläubiger aber, welchem ein Registerpfand bestellt worden ist, erwächst dadurch außer der Gefahr tatsächlicher Entwertung des ihm haftenden Schiffes noch die weitere der Entwertung seines Pfandrechts durch nachträgliche Entstehung vorgehender Rechte. Die Sicherheit, die er durch die Verpfändung erlangt, ist also zwiefach bedingt. Und es ist sehr begreiflich, daß unter diesen Umständen von dem Registerpfand nur ein verhältnismäßig geringer Gebrauch gemacht wird. So belief sich in Frankreich nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen des Registerpfandes (1900) der Gesamtbetrag der durch solches gesicherten Forderungen an fertiggestellten Schiffen auf nicht mehr als 16 Millionen Franken, die sich auf 322 Schiffe verteilten.

Nur vereinzelt finden sich im Mittelalter Ansätze zu einer Regelung der Ladungsverpfändung in der Art der älteren Schiffshypothek. Es kommt vor, daß in das Kartular des Schiffsschreibers zu dem auf die Abladung gewisser Güter bezüglichen Eintrag der Name des Gläubigers, dem sie verpfändet worden sind, zu vermerken ist. Im ganzen ist aus tatsächlichen Gründen ein Bedürfnis, wie für das Schiff, für die Ladung zunächst nicht

hervorgetreten. Wir haben aber gesehen, daß durch die Ausbildung des Konnossements die Verpfändung der auf dem Transport befindlichen Güter mit einer ihre tatsächliche Übergabe ersetzenden Wirkung ermöglicht worden ist. Indem der Befrachter seinem Gläubiger die Güter unter Übergabe des Konnossements verpfändet, verschafft er ihm die ausschließliche Möglichkeit, sich nach Beendigung des Transports in ihren Besitz zu setzen. Die Übergabe der Urkunde kann daher wirtschaftlich der Übergabe der Güter gleich geachtet und das Pfand als ein Faustpfand betrachtet werden.

Das wichtigste Mittel der Kapitalbeschaffung einerseits, der gewinnbringenden Kapitalanlage andererseits, das zinsbare Darlehen, hat im Seehandel des Altertums schon frühzeitig nicht nur vielfache Verwendung, sondern auch eigenartige Ausgestaltung erfahren. Mit geliehenem Gelde rüstete der Unternehmer das Schiff aus oder beschaffte er die Ladung. Seine Spekulation ging naturgemäß häufig auf deren Veräußerung in der Fremde und zugleich auf den Erwerb von Rückladung für die Heimat. Wenn sie glückte, insbesondere wenn das Schiff wohlbehalten an- und zurückkam, war die Rückzahlung des geliehenen Kapitals mit auch höheren Zinsen nicht schwierig. Mißglückte die Unternehmung, namentlich indem das Schiff die Hin- oder Herreise nicht vollenden konnte, so war, wenn auch der Darlehensgeber seine Forderung behielt, diese der Regel nach praktisch ohne Wert.

Von diesem wirtschaftlichen Verhältnis aus vollzog sich die Umbildung des im Seehandel verwendeten, schlichten Darlehens zu der besonderen Rechtsform des S e e d a r l e h e n s. Griechische und römische Quellen unterrichten uns über seine Natur und die wichtige Rolle, die es im Geschäftsleben des Altertums gespielt hat. Von dem zinsbaren Darlehen schlechthin unterscheidet es sich durch zwei Merkmale, deren Zusammenhang mit seinen vorerwähnten, wirtschaftlichen Eigentümlichkeiten ohne weiteres erhellt: Wenn die Unternehmung, für welche es aufgenommen wird, gelingt, d. h. wenn das Schiff die Reise wohlbehalten vollendet (sana eunte navi), ist das Kapital mit einem höheren, als dem sonst üblichen oder auch gesetzlich zulässigen, Zinsbetrage zurückzuzahlen. In entgegengesetztem Falle aber hat der Darlehensgeber weder auf Zinsen, noch auch nur auf die Rückzahlung des Kapitals einen Rechtsanspruch. In der Rechtsform des Seedarlehens gelangt somit die wirtschaftliche Eigenart des für eine Unternehmung des Seehandels gegebenen Darlehens zum Ausdruck: Der Darleiher ist mit hineinbezogen in die Spekulation des Entleihers. Mißlingt sie, so hat er sein Kapital verloren; gelingt sie, so erhält er es mit den höheren — in Griechenland bis zu 36 % nachweisbaren — Zinsen zurückerstattet.

Das Seedarlehen hat den Zusammenbruch des römischen Weltreichs

überdauert. Seine wirtschaftliche Funktion ist dabei allerdings im Laufe des Mittelalters eine wesentlich andere geworden. Ein in ihm unselbständig enthaltenes Element gelangte zu selbständiger Bedeutung und bewirkte seine Verwendung zu Zwecken der Assekuranz. Als Mittel der Kapitalbeschaffung und Kapitalanlage zu Spekulationszwecken wurde es in weitem Umfange durch die inzwischen zu reicher Entfaltung gelangten Handelsgesellschaften zurückgedrängt.

Unter dem Einfluß des zu Versicherungszwecken dienenden Seedarlehens ist lange Zeit hindurch ein auf spezifisch germanischer Grundlage ruhendes Geschäft allgemein auch in demselben Sinne wirtschaftlich zur Verwendung gelangt und daher rechtlich ausgestaltet worden, die Bodmerei. Sie war ursprünglich, wie noch ihr Name erkennen läßt, eine auf den „bodem" des Schiffes, d. h. unter Verpfändung desselben erfolgende Darlehensaufnahme, bestimmt, dem vom Reeder verschiedenen und deshalb zur Verfügung über das Schiff an sich nicht befugten Schiffer die im Verlaufe der Reise durch Unfälle und dergl. notwendig gewordene Krediterlangung zu ermöglichen. In Gemäßheit der allgemeinen Grundsätze des altgermanischen Rechts haftete dem Bodmereigläubiger für seine Darlehensforderung nur das ihm zum Pfande bestellte Schiff; an das sonstige Vermögen des Schuldners konnte er sich nicht halten. Wurde das Schiff vor der Fälligkeit des Darlehens im Werte verringert, oder ging es gar verloren, so traf der Schaden in erster Linie den Pfandgläubiger. Er übernahm somit durch die Kreditierung zugleich die Tragung der Gefahr in Ansehung der weiteren Reise, und er berechnete sich naturgemäß den geforderten Zins so, daß dieser mit der Vergütung für die Kreditgewährung zugleich eine Schadloshaltung für die Tragung des Risikos enthielt. Es kann daher nicht überraschen, daß die Bodmerei von vornherein ein kostspieliges, wenn auch dem Schiffer in der Not unentbehrliches Mittel der Krediterlangung bildete.

Der Bodmerei als Notgeschäft scheint verhältnismäßig früh — vielleicht schon unter dem Einfluß des Seedarlehens — die Bodmerei als Spekulationsgeschäft sich angeschlossen zu haben. Auch die erstere bedeutete ja bereits infolge der Risikoübernahme gegen hohen, nur aus dem verbodmeten Gegenstande (erst Schiff, dann auch Fracht und Ladung), daher nur im Falle behaltener Ankunft beizutreibenden Zins für den Bodmereigeber ein sehr gewagtes Geschäft. Wurde dessen Eingehung nicht mehr auf den Fall der Not während der Reise beschränkt, sondern auch vor deren Beginn dem Reeder oder Befrachter gestattet, so konnten diese durch (sogen. ausgehende) Bodmerei in einer dem antiken Seedarlehen ganz ähnlichen Geschäftsform sich die Mittel für die Unternehmung selbst verschaffen und zugleich dessen

Gefahr auf die Schultern des Bodmereigebers abwälzen, welcher wiederum sein Kapital spekulativ anlegte. Geschäfte dieser Art scheinen im 15. Jahrhundert im Hansagebiet einen Bedenken erregenden Umfang angenommen zu haben. Es wurde mit radikalen Verboten gegen sie eingeschritten. Ihre Unterdrückung gelang indessen nicht. Um des nunmehr in ihr enthaltenen Assekuranzelements willen wurde die Bodmerei in den folgenden Jahrhunderten nach dem Vorbilde des Seedarlehens in unpassender Weise den Vorschriften unterstellt, welche den Mißbräuchen der Versicherung durch deren Verwendung zur Spekulation entgegentreten sollten. Der Notbodmerei wurde infolge ihrer Kostspieligkeit schon seit dem 16. Jahrhundert zu Gunsten des billigeren Wechselkredits ein Teil ihres Anwendungsbereiches entzogen.

Die bessere Einsicht in die völlig verschiedenen, wirtschaftlichen Funktionen der Notbodmerei und der ausgehenden Bodmerei hat im vorigen Jahrhundert dahin geführt, daß in den anderen germanischen Rechten die Bodmerei nur in der ersteren Art, wie ursprünglich, anerkannt worden ist. Aber auch das bis zur Gegenwart erhaltene Seedarlehen der romanischen Rechte (prêt à la grosse, prestito a cambio marittimo u. s. w.) hat seine Bedeutung als Spekulations- und Versicherungsgeschäft fast ganz verloren. Neben der Versicherung einerseits und der Schiffshypothek andererseits vermag es sich nicht mehr zu behaupten. Es mutet dem Darlehensnehmer eine übermäßige Zinsleistung zu, und es gewährt dem Darleiher eine zu geringe Sicherheit. Daher wird es gegenwärtig vornehmlich auch nur als Mittel der Kapitalbeschaffung in Notfällen gleich der Bodmerei verwendet.

Aber auch in diesen beschränkten Grenzen haben Bodmerei und Seedarlehen der Hauptsache nach ihre Rolle ausgespielt. Die Verhältnisse des modernen Geldmarktes und die Entwicklung der Verkehrsmittel ermöglichen in der Regel die Erlangung des im Laufe einer Reise benötigten Kredits dem Schiffer auf billigere, dem Geldgeber auf sicherere Art, als Bodmerei und Seedarlehen dies leisten können. Wo der Schiffer Geld erhalten kann, wird er meist auch durch den Telegraphen mit seinem Reeder in direkte Verbindung treten können. An größeren Plätzen findet er, zumal wenn er sie in regelmäßigem Verkehr anläuft, ständige Agenten desselben. Zu dem teuren Bodmereikredit braucht er daher nur noch selten seine Zuflucht zu nehmen.

IV. Bekämpfung der Gefahren.

Einer der wichtigsten Gesichtspunkte für das Verhalten des Menschen zur Seeschiffahrt ergibt sich aus den besonderen, mit ihr verbundenen Gefahren. Indem sich der Mensch einem von der Natur zu seinem

Aufenthalte nicht bestimmten Elemente anvertraut, setzt er seine Person und seine Güter mannigfachen, auf dem Lande sie nicht oder nur in geringem Maße bedrohenden Gefahren aus. Ihrer Verwirklichung vorzubeugen oder, insoweit das nicht erreichbar ist oder nicht erreicht wird, den durch sie entstehenden Schaden minder fühlbar zu machen, hat zu allen Zeiten den Gegenstand eifrigsten, menschlichen Strebens gebildet.

Die Gefahren der Seeschiffahrt gründen sich zum Teil unmittelbar auf die Macht der elementaren Gewalten, denen der Mensch auf dem Meere ausgesetzt ist, zum andern Teile auf die für den Seefahrer gegebene Loslösung von der Heimat und den im Zusammenleben mit den Genossen (Sipp-, Stadt-, Staatsgenossen u. s. w.) gesicherten Vorteilen. Sturm und Windstille, Klippen und Untiefen, die Schwierigkeit, den rechten Weg zu finden, gehören zu der ersten Gruppe. Auch solche Gefahren, welche, wie die des Feuers, dem Menschen vom Festlande her bekannt sind, nehmen, wenn sie ihn auf der Meerfahrt treffen, eine andere, oft furchtbare Gestalt an. Gewalt von Seeräubern, unbeabsichtigte Schädigung durch andere Seefahrer (Schiffskollisionen), Unbotmäßigkeit der an Bord selbst befindlichen Personen, Mißhandlung seitens der Bewohner fremder Gegenden mögen als Beispiele von Gefahren der zweiten Art genannt sein. Zwischen beiden Gefahrenklassen bestehen dabei naturgemäß innere Beziehungen. Windstille und Hunger, den sie verursacht, rufen Meuterei hervor. Der Sturm, der das Schiff manövrierunfähig gemacht hat, läßt es infolgedessen eine Beute der Korsaren werden u. s. w. Der Schaden, den die Verwirklichung der Gefahr herbeiführt, kann ein tatsächlicher oder ein rechtlicher sein. Ersteres, wenn Personen oder Sachen vernichtet, beschädigt, geraubt werden; letzteres, wenn Verpflichtungen zur Zahlung von Loskaufgeldern, Entschädigungen aus verschuldeten Kollisionen, Belohnungen für empfangene Nothilfe und sonst entstehen.

Die Betrachtung der Schutzmaßregeln, mittelst deren der Mensch im Laufe dieser Zeit der mannigfachen Gefahren Herr zu werden gesucht und großenteils gewußt hat, gehört zu den erhebendsten Kapiteln der Kulturgeschichte. Diese Maßregeln sind entweder vorbeugende oder abhelfende; sie wollen entweder den Eintritt eines Schadens verhüten oder den eingetretenen Schaden weniger fühlbar machen. Es versteht sich von selbst, daß innerhalb der dieser Untersuchung gezogenen Grenzen nur für die Hervorhebung einiger allgemeiner Gesichtspunkte Raum ist, unter denen sich die mannigfachen, hier in Betracht kommenden Maßnahmen gruppenweise zusammenfassen lassen.

Die Ausübung der Ruder- und Segelschiffahrt mußte in der gefährlichen Jahreszeit überhaupt unterbleiben. Im Altertum und namentlich im

Mittelalter (z. B. durch die Statuten italienischer Städte und durch die Tagsatzungen der Hansa) wurden die Schiffahrtszeiten, zum Teil unter verschiedener Bemessung für die einzelnen Reisen, auch gesetzlich festgestellt. Die hier zu Tage tretende Fürsorge der Staatsgewalt für die Sicherheit der Seeschiffahrt hat sich im Hinblick auf die zahlreichen und bedeutenden, an dieser beteiligten Interessen von jeher in umfassendem Maße betätigt. Sie ging zwar Hand in Hand mit dem richtig verstandenen, eigenen Interesse der Beteiligten, aber sie hat doch vielfach auch im Kampfe mit Unverstand und Eigennutz sich gewaltsam durchsetzen müssen.

Den Gefahren der Seeschiffahrt kann zu einem Teile durch sachgemäße Vorbereitung begegnet werden. Hierher gehörige Maßregeln sind die zweckmäßige und sorgfältige Erbauung des Schiffes, seine ordnungsmäßige Ausrüstung, die entsprechende Bemessung und Unterbringung der Ladung, die richtige Auswahl der zumal in ihren wichtigeren Mitgliedern genügend vorgebildeten Besatzung. Die Beaufsichtigung des Schiffsbaus und die Untersuchung der Schiffe auf Seetüchtigkeit und gehörige Ausrüstung erfolgt schon im Mittelalter sehr gewöhnlich durch die Obrigkeit. Es begegnen gesetzliche Vorschriften gegen die gefährliche Decklabung, und auch die Zeugnisse für eine gesetzliche Tieflabelinie reichen bis in den Anfang des 14. Jahrhunderts zurück. Mit dem 17. Jahrhundert beginnen die Bestimmungen, durch die von Staatswegen für die gehörige Vorbildung des Schiffers und gewisser Schiffsoffiziere, bald übrigens auch der Lotsen gesorgt wird; im 19. Jahrhundert ist bis auf wenige Ausnahmen in Gestalt geordneter Prüfungen das öffentliche Interesse an dieser wichtigen Frage zur Anerkennung gelangt. In engem Zusammenhange mit ihr steht die behördliche Untersuchung der Seeunfälle, die übrigens bereits nach einem venezianischen Gesetze von 1569 gegebenen Falles zur Aberkennung des Schifferpatents führen kann.

Für die Ausführung der Fahrt selbst kommen, abgesehen von der Handhabung der durch das Schiff gegebenen Hilfsmittel, vor allem die zur Orientierung und damit auch zur Vermeidung gefährlicher Stellen dienenden Maßregeln in Betracht (Seekarten, Seeschiffahrtszeichen, insbesondere Leuchtfeuer, Lot und Log, Kompaß und Sextant, Lotsenwesen). Zur Verhütung von Schiffskollisionen, für die es des Zusammenwirkens in der Navigierung der mehreren in Betracht kommenden Fahrzeuge bedarf, dienen übereinstimmende Regeln für deren Verhalten bei Tag und bei Nacht, bei klarem und bei unsichtigem Wetter, in freiem und engem Fahrwasser u. s. w. Vorschriften der Art begegnen zum Teil schon im Mittelalter, so in hansischen Quellen mit Bezug auf die Lichterführung.

Im Wege des Gewohnheitsrechts entwickelten sich frühzeitig die einfachen Ausweicheregeln, die für die Segelschiffahrt genügten. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt und der Steigerung des Verkehrs, der sich nun vielfach genau bestimmter Fahrstraßen bediente, wuchs die Gefahr der Zusammenstöße. Der Natur der Sache nach konnte ihr nur im Wege international vereinbarter Vorschriften entgegengetreten werden. Sie sind in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts geschaffen worden. Grundlegend für das moderne Seestraßenrecht ist die Unterscheidung darnach, ob das Schiff unter Dampf fährt oder nicht. Der Kollisionsgefahr gegenüber, welche durch die zahlreichen, auf See umhertreibenden Wracks herbeigeführt wird, ist es bisher noch nicht zu einem planmäßigen, internationalen Zusammenwirken gekommen.

Unter den nicht von den Naturgewalten drohenden Gefahren für die Seeschiffahrt ist an erster Stelle das Piratenwesen zu nennen. Es ist zumal im Mittelalter eine ständige Begleiterscheinung der Seeschiffahrt gewesen, hat sich aber bekanntlich in manchen Gegenden bis auf unsere Zeit zu erhalten vermocht. Soll es als geschichtliche Erscheinung richtig gewürdigt werden, so ist zu beachten, daß, an den Rechtsanschauungen älterer Zeit gemessen, z. B. in dem Verhältnis von Gläubigen und Ungläubigen, oder Einheimischen und Fremden mancherlei als berechtigt galt, was heutzutage Piraterie wäre. Jedenfalls mußte früher das Schiff auf seine Verteidigung stets bedacht sein. Seine Ausrüstung mit der erforderlich bewaffneten Mannschaft wird in Gesetzen vorgeschrieben, in Verträgen vereinbart. Auch den Reisenden wird zur Pflicht gemacht, sich mit Waffen zu versehen und an der Verteidigung des Schiffes teilzunehmen. Schon im Altertum, besonders aber im Mittelalter schließen sich, wenn angängig, mehrere Schiffe zu gemeinsamer Fahrt der größeren Sicherheit halber zusammen (Admiralschaft, conserva). In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters wurde es vielfach gebräuchlich, den Kauffahrern zu ihrem Schutze Kriegsschiffe mitzugeben. Im 17. Jahrhundert erreichte dieses sogen. Convoywesen seinen Höhepunkt. Die Verbesserung der völkerrechtlichen Verhältnisse und die Verminderung der Piraterie haben im Laufe des 18. Jahrhunderts der Einrichtung ständiger Convoyfahrten ein Ende gemacht. Jetzt werden wesentlich nur noch im Falle des Krieges neutrale Kauffahrer von Kriegsschiffen convoyiert, um vor der Anhaltung und Visitierung durch die Schiffe der Kriegführenden geschützt zu sein.

Auch das Strandrecht beruhte seinem Ursprunge nach auf der Anschauung von der Rechtlosigkeit des Fremden. Von der Friedensordnung des Rechts nicht umfangen, war er mit Leib und Gut dem verfallen, der

ich seiner bemächtigen konnte. Dem hilflosen Seefahrer gegenüber hat sich diese Anschauung, begünstigt durch die tatsächlichen Verhältnisse, im Volksbewußtsein zäher und länger als sonst irgendwo behauptet. Nicht zu zählen sind die Verbote weltlicher und geistlicher Obrigkeit, die im Laufe der Jahrhunderte gegen jene Ausbeutung des Unglücks ergangen sind, die Verträge und Privilegien, durch die im Wege besonderer Begünstigung den Angehörigen einzelner Städte oder Landschaften Befreiung vom Strandrechte gewährt wurde. Aber immer von neuem tauchen die Klagen auf über die Verletzung der eingeräumten Rechte, und immer wieder — der beste Beweis für ihre Erfolglosigkeit — müssen die Verbote erneuert werden. Ganz allmählich hat die fortschreitende Kultur bewirkt, daß auch in der Vorstellung des Volkes das Strandrecht zum Strandraub geworden ist. Aber auch aus den Gesetzen der Gegenwart, z. B. aus ihren Verboten gegen die Aufdrängung der Hilfeleistung in Fällen der Seenot, blickt doch noch die Erinnerung an die früheren Zustände deutlich genug hervor.

Indessen auch wo man in früherer Zeit aus Achtung des Gastrechts und in Erkenntnis des eigenen Vorteils dem fremden Seefahrer Leben und Gut gönnte, blieb er doch dem Einheimischen gegenüber erheblich zurückgesetzt. Wir sehen hier von den allgemeinen Beschränkungen der Fremden ab, welche auf die Seeschiffahrt zwar zurückwirken mußten, sie aber nicht zum unmittelbaren Gegenstande haben, wie ihre Ausschließung von Grundbesitzerwerb oder selbst dauerndem Aufenthalt oder ihre Benachteiligung hinsichtlich der prozessualen Geltendmachung ihrer Rechte. Eine erhebliche Gefahr für jeden Seefahrer bildete vor allem das überall herrschende Repressaliensystem, vermöge dessen es sich von selbst verstand, daß wegen wirklicher oder vermeintlicher Rechtsverletzungen auch die Landsleute des etwa Schuldigen Anhaltung und Aufbringung ihrer Schiffe zu gewärtigen hatten. Seit dem 12. Jahrhundert beginnt die Ausschließung dieses Systems zunächst durch Verträge zwischen einzelnen Staaten, seit dem 14. Jahrhundert dann auch die gesetzliche Aufhebung. Aber noch bis in das 18. Jahrhundert ist die staatliche Ermächtigung von Privaten zu Repressalien in Fällen von Justizverweigerung üblich und rechtlich geordnet gewesen, und in der Beschränkung auf die Ausübung durch Kriegsschiffe kann sie auch jetzt noch nicht als beseitigt betrachtet werden.

Der Eintritt eines Kriegsfalles steigert die Gefahren der Seeschiffahrt auch insoweit, als es sich nicht um diejenige der kriegführenden Parteien selbst handelt. Kriegerische Maßregeln, wie Blockade, ziehen auch unbeteiligte Schiffe in Mitleidenschaft. Die Anhaltung und Visitierung behufs Feststellung der Neutralität und ihrer Beobachtung sind zum

mindesten sehr lästig. Vor allem aber kann daraus, daß ein Teil der an das Schiff geknüpften Interessen solche von Angehörigen einer kriegführenden Partei sind, eine Gefährdung auch der mit ihnen durch die Schiffahrt verbundenen Interessen Neutraler sich ergeben. In welchem Umfange dies der Fall ist, bestimmt sich nach den jeweils geltenden Regeln des Völkerrechts, deren Beobachtung freilich wiederum in erheblichem Maße durch die Machtverhältnisse der Beteiligten bestimmt wird. Im allgemeinen ist nicht zu verkennen, daß im Laufe der Zeit das Völkerrecht des Seekriegs sich in einer den Interessen des Seehandels günstigen, seine Gefährdung vermindernden Richtung entwickelt hat. Zwar ist, wie früher, das Privateigentum von Angehörigen der kriegführenden Staaten im Gegensatz zu den für den Landkrieg geltenden Grundsätzen auch jetzt noch der Nehmung durch den Feind ausgesetzt, und die Aussichten dafür, daß dies in absehbarer Zeit sich ändern werde, sind nicht eben groß zu nennen. Aber im Vergleich mit den Verhältnissen auch des späteren Mittelalters bedeutet es doch einen ganz erheblichen Fortschritt, daß auch im Seekriege den Privaten das Beutemachen nicht mehr erlaubt ist, und daß die staatliche Erteilung von Kaperbriefen an Privatpersonen im 18. und 19. Jahrhundert wesentliche Einschränkung erfahren hat. Und wenigstens insoweit, als feindliches Gut, welches nicht Kriegskonterbande ist, auf neutralem Schiffe sich befindet, ist es abweichend vom früheren Recht in Verfolg einer schon im 17. Jahrhundert beginnenden Entwicklung, zumal durch die Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 seitens der an ihr beteiligten Staaten von der Nehmung befreit worden. Was aber die Neutralen selbst anbelangt, so ist nach langem Kampfe der zum Teil schon im Mittelalter anerkannte, von manchen Staaten aber noch im 18. Jahrhundert abgelehnte Grundsatz zu fast allgemeiner Anerkennung gelangt, daß das neutrale Schiff nicht um der feindlichen Ladung, die neutrale Ladung nicht um des feindlichen Schiffes willen der Wegnahme unterliegt.

Als eine allgemeine Maßregel der Sicherung gegen die Gefahren der Seeschiffahrt wurde seit dem Mittelalter in weitem Umfange die Namengebung für Schiffe verwendet. Unter der Fortwirkung einer schon für die vorchristliche Zeit bezeugten, auch altgermanischen Vorstellung glaubte man durch die in der Benennung des Schiffes zum Ausdruck gebrachte Weihung des Fahrzeugs an Gott, die Jungfrau Maria oder an einen Heiligen es unter deren besonderen Schutz zu stellen. Schiffsnamen wie „Gottesknecht", Marienknecht", „Heiliger Geist", „St. Peter", „St. Johannes", „St. Nikolaus" u. s. w. sind im Mittelalter gang und gäbe. Als hierin später eine Entweihung heiliger Namen entdeckt wurde, galt es für ratsam,

Namen zu wählen, in denen die Stellung des Schiffes unter göttlichen Schutz ausgedrückt wurde, wie „Göttliche Hilfe“, „Segen des Himmels“ und dergl. Noch am Ende des 17. Jahrhunderts berichtet ein italienischer Schriftsteller, daß man das Schiff vor Antritt der Reise durch einen Priester segnen zu lassen und dem Schutze eines bestimmten Heiligen anzuempfehlen pflege. Auch empfiehlt er, einen Teil des Ertrages für fromme Zwecke zu bestimmen, „da man durch die Erfahrung bemerkt hat, daß der, der alles das getan, guten Erfolg gehabt hat“. Die Anschauung aber, daß ein Glück bringender Name von Bedeutung sei, hat sich, aller Veränderungen ungeachtet, bis auf die Gegenwart auch in der Schiffahrt erhalten. —

Einen Schutz gegen die ihr Vermögen bedrohenden Gefahren der Seeschiffahrt bieten den Reedern und den Ladungsbeteiligten durch Verminderung ihres Risikos die Rechtssätze, welche eine Beschränkung der Haftung aus dem Betriebe auf das der See anvertraute Gut, die sogen. fortune de mer, im Gegensatz zu dem am Lande verbleibenden, der fortune de terre, vorsehen. Durch die Seefahrt wird das ihr gewidmete Vermögen — Schiff und Ladung — zunächst tatsächlich, dann auch wirtschaftlich und rechtlich von dem am Lande verbliebenen Vermögen des Unternehmers abgesondert. Es macht in dieser Hinsicht keinen Unterschied, ob, wie in älterer Zeit, Reeder und Ladungseigentümer sich an Bord befinden, oder, wie später, den einen der Schiffer, den andern der Superkargo, oder, wie jetzt regelmäßig, beide der Schiffer vertritt. Ausschlaggebend ist, daß das Seevermögen einerseits den besonderen Gefahren der Seefahrt ausgesetzt ist und andererseits für dritte Personen, die aus Anlaß der Seefahrt, sei es durch Rechtsgeschäfte (z. B. Darlehen zur Reparatur des beschädigten Schiffes) oder außerkontraktlich (z. B. durch eine von dem Schiffe verschuldete Kollision) Ansprüche erlangen, aus juristischen, vor allem aber aus tatsächlichen Gründen der Regel nach das alleinige Mittel ihrer Befriedigung bildet. Erst in neuerer Zeit und auch hier nur in beschränktem Maße hat durch die Verbesserung der internationalen Rechtsbeziehungen die Frage, ob der landfremde Schuldner auch in seiner Heimat noch Vermögen besitzt, für den Gläubiger praktische Bedeutung erlangt. Noch immer hat dieser ein größeres Interesse daran, auf das zur Hand befindliche Seevermögen einen gesicherten Zugriff zu haben, als sich an das in der Ferne verbliebene, wenngleich etwa bedeutendere, Landvermögen des Schuldners halten zu können. Auf der anderen Seite aber sind Reeder und Ladungseigentümer wesentlich daran interessiert, daß von den Gefahren, denen sie Schiff und Gut bei der Seefahrt aussetzen, nicht auch ihr sonstiges Vermögen mitergriffen werde. Besonders gilt das von dem Reeder, der

mit der Fortentwicklung des Schiffahrtsbetriebes mehr und mehr genötigt worden ist, sich auf den während der Reise von ihm nicht zu kontrollierenden Schiffer zu verlassen. Hätte der Reeder beispielsweise zu gewärtigen, daß für den vom Schiffer verschuldeten Kollisionsschaden auch sein gesamtes Landvermögen herangezogen würde, so wäre der Betrieb der Reederei wirtschaftlich unmöglich. Auch die Haftpflichtversicherung würde ihm nicht helfen, weil ihre Abschließung unter solchen Voraussetzungen durch die Bewilligung unerschwinglicher Prämien bedingt wäre.

Das Zusammentreffen dieser verschiedenen Momente hat zur Folge gehabt, daß die Sonderung von See- und Landvermögen sich seit dem Mittelalter bis zur Gegenwart die Anerkennung auch der Rechtsordnung zu verschaffen vermocht hat. Die rechtlichen Verpflichtungen, die aus dem Betriebe der Seeschiffahrt für Reeder und Ladungseigentümer auch ohne ihr eigenes Zutun erwachsen können, ergreifen nur *den* Teil ihres Vermögens, den sie selbst der See anvertraut und daher auch den tatsächlichen Gefahren der Elemente ausgesetzt haben. Zumal der Reeder, der sein Schiff in See sendet, kennt daher genau den Umfang seines Risikos, nicht minder der Versicherer, auf dessen Schultern er die Tragung der Gefahr abwälzt. Wie der Reeder durch den zufälligen Untergang des Schiffes nur dieses und die Fracht der Reise verliert, so kann er auch durch Rechtsgeschäfte des Schiffers und durch Verschuldungen der Schiffsbesatzung, durch die er verpflichtet wird, nicht mehr, als das aus Schiff und Fracht sich zusammensetzende Schiffsvermögen, einbüßen. Das ist der Grundgedanke der beschränkten Haftung des Reeders.

Die Beschränkung der Reederhaftung auf das Schiffsvermögen hat sich auf der Grundlage germanischer Rechtsanschauungen entwickelt. Dem eindringenden römischen Rechte, welchem sie nicht bekannt war, haben diese Anschauungen in verschiedenem Maße Zugeständnisse gemacht. Daher rührt es, daß die gegenwärtig überall begegnende Haftungsbeschränkung in den verschiedenen Rechten eine sehr ungleiche Anerkennung und Ausgestaltung erfahren hat. Die Selbständigkeit des Seevermögens als eines Sondervermögens, das von vornherein den ausschließlichen Gegenstand der darauf beschränkten, das Landvermögen überhaupt nicht berührenden Haftung bildet, ist im *deutschen* Rechte zur vollen Anerkennung gelangt. Dagegen gehen das *französische* und das *englische* Recht im Prinzip davon aus, daß der Reeder auch in Ansehung der aus dem Betriebe der Seefahrt ihm erwachsenden Verbindlichkeiten mit seinem ganzen Vermögen einzustehen habe. Das französische Recht aber, welches das Vorbild für zahlreiche andere geworden ist, hat schon im 17. Jahrhundert jenem dem römischen Recht ent-

lehnten Satz eine bedeutende Einschränkung in der Art zu teil werden lassen, daß der Reeder durch Überlassung von Schiff und Fracht an den Gläubiger (sogen. abandon) sich von der über das Schiffsvermögen hinausgehenden Haftung befreien kann. Im Endergebnis wird daher hier nachträglich durch eine Rechtshandlung des Reeders etwa dasselbe erreicht, was nach deutschem Rechte ohne weiteres gesetzlich eintritt. Und auch das englische Recht, welches am zähesten an der unbeschränkten Haftung des römischen festhält, hat doch seit dem 18. Jahrhundert, wenn auch nicht das Vermögen, mit welchem, so doch den Betrag, bis zu welchem der Reeder haftet, in wichtigen Fällen nach dem Werte des von ihm der Seegefahr ausgesetzten Schiffes zu bemessen sich genötigt gesehen. —

Auch mit Hilfe der sehr verschieden gearteten Maßnahmen, die wir im bisherigen kennen gelernt haben, vermag sich der Mensch vor dem Eintritt der die Seeschiffahrt bedrohenden, besonderen Gefahren nur in beschränktem Grade zu schützen. Insbesondere erweist sich auch gegenüber einer im Verhältnis zu früheren Zeiten unendlich vervollkommneten Technik die Gewalt der elementaren Mächte beständig als überlegen. Infolgedessen haben sich die Bestrebungen, den Schaden, dessen Eintritt nicht zu verhüten war, wirtschaftlich minder fühlbar zu machen, auf dem Gebiete der Seeschiffahrt besonders frühzeitig und besonders nachdrücklich betätigt.

In erster Linie waren die verschiedenen an einer Seereise mit Schiff oder Ladung Beteiligten durch die Gemeinsamkeit der ihre Interessen bedrohenden Gefahren zur gemeinsamen Tragung des aus ihnen erwachsenden Schadens veranlaßt. Schon im griechischen Altertum entstand die von den Römern übernommene und weiter entwickelte Verteilung derjenigen Opfer, die *einem* der beteiligten Interessenten zum Nutzen aller zugemutet wurden, auf alle. Den ältesten und noch später stets den Regelfall bildete das Auswerfen von Gütern in Not. Auf selbständiger und breiterer Grundlage hat sich im Anschluß an die Gefahrsgemeinschaft eine solche der Schadenstragung im germanischen Mittelalter entwickelt. Die Rechtsform dafür bot, wie wir gesehen haben, die Verbrüderung von Schiff und Ladung. Sie hatte die gemeinsame Tragung aller, nicht nur der einzelnen Interessen zur Rettung auch der übrigen, absichtlich zugefügten, Schäden zur Folge. Aus der Verbindung des germanischen Gedankens mit dem des Altertums, wenn auch in der Hauptsache auf der Grundlage des engeren griechisch-römischen Prinzips, hat sich in der zweiten Hälfte des Mittelalters das Rechtsinstitut der *großen Haverei* entwickelt. Bis zur Gegenwart hat es sich, im einzelnen mannigfach ausgebildet, in allen Seerechten erhalten. Seinen Ausgang bildet die bei der Seefahrt häufig eintretende Notwendigkeit, einzelne an ihr

bestehende Interessen zwecks Erhaltung des Ganzen zu schädigen. Es müssen Güter über Bord geworfen oder Masten gekappt werden, um Schiff und Ladung vor dem Untergange zu retten. Es muß das Schiff einen Nothafen anlaufen und mit den dadurch entstehenden Unkosten belastet werden, um eine für die Fortsetzung der Reise erforderliche Reparatur vornehmen zu lassen u. dgl. m. Die Billigkeit verlangt, daß die durch ein solches Opfer geretteten Interessen den verursachten Schaden zu ihrem Teile mittragen, und eben die Ordnung dieser Verteilung bildet den Gegenstand der großen Haverei. Wirtschaftlich wirkt diese gleich einer gesetzlichen Gegenseitigkeitsversicherung der beteiligten Interessen gegen die Gefahr, zu Gunsten der Gesamtheit ein Opfer dulden zu müssen. Die Schwierigkeit, den einfachen, ihr zu Grunde liegenden Gedanken durch Feststellung der zu vergütenden Schäden und durch ihre Verteilung über die verschiedenen, beteiligten Interessen im Einzelfalle zu verwirklichen, hat seit geraumer Zeit wiederholt die Forderung nach der Beseitigung der großen Haverei auftauchen lassen, welche man durch die Versicherung der einzelnen Interessen eben gegen die Gefahr der Opferung für das Ganze ersetzen zu können vermeint. Es ist nicht ausgeschlossen, daß der Zug des Verkehrs zur Einfachheit, auch wo diese nur auf Kosten der Gerechtigkeit zu erlangen ist, die Erfüllung jener Forderung mit sich bringen wird. An die Stelle der Zwangsversicherung auf Gegenseitigkeit würde dann die freiwillige Versicherung der beteiligten Interessen je für sich gesetzt werden. Vorläufig haben die darauf gerichteten Bestrebungen keinen Erfolg gehabt, und das ist nur als erfreulich zu bezeichnen. Denn sie zielen darauf ab, die durch die große Haverei den Interessenten ohne weiteres gewährleistete, wirtschaftliche Sicherung gegen gewisse, nicht ungewöhnliche Gefahren der Seeschiffahrt an die Vorbedingungen besonderer Vertragsschließung mit deren Lasten zu knüpfen. Und ihre Verwirklichung würde in wichtigeren Fällen die Bereitwilligkeit, für das gemeinschaftliche Interesse Opfer zu bringen, wesentlich verringern.

Durch die große Haverei wird die Tragung nur einer bestimmten Art von Seeschäden den zunächst Betroffenen erleichtert. Ohne diese Einschränkung dient dem gleichen Zwecke jetzt vornehmlich die Versicherung. Ihre beiden Hauptarten, die Versicherung auf Gegenseitigkeit und die Versicherung gegen Prämie, sind verschiedenen Ursprungs. Die Gegenseitigkeitsversicherung geht anscheinend auf jene künstliche Verbrüderung zurück, von der schon die Rede gewesen ist. Bis in die Zeit Karls des Großen können wir in Deutschland die Eingehung von Brüderschaften unter dem Namen Gilden zurückverfolgen, deren Mitglieder insbesondere auch für den Fall des Schiffbruchs einander Unterstützung zu leisten schuldig sind. Wer der

Gilde beitritt, sichert sich und seinen Genossen die Verteilung des einen von ihnen treffenden Schadens auf die Gesamtheit. Diese Schadensversicherung ist in der alten Gilde noch nicht als ein selbständiges Rechtsverhältnis enthalten; sie erscheint hier nur als einzelne Anwendung der allgemeinen, gegenseitigen Beistandspflicht der verbrüderten Genossen. Aber in dem bereits (oben S. 148) erwähnten agermanament wird der Gedanke der Verbrüderung und zwar sogar in Beziehung auf Sachen — „Schiff und Güter sollen Brüder sein" — schon zur selbständigen Begründung der Pflicht gemeinschaftlicher Schadenstragung verwendet. Der Sache nach war hiermit die Gegenseitigkeitsversicherung entstanden.

Dagegen ist die Versicherung gegen Prämie — gleichfalls im Mittelalter — aus dem Seedarlehen herausgewachsen. In ihm war von jeher ein assekuranzähnliches Element enthalten. Da die Rückzahlung des Darlehens durch die glückliche Vollendung der Reise bedingt war, trug der Darleiher deren Gefahr. In dem höheren Zins, den er im Falle des Gelingens erhielt, war neben der Vergütung für die Kreditgewährung auch die Prämie für Übernahme des Risikos der Reise enthalten. In sehr allmählicher Entwicklung hat sich — etwa in der Zeit vom 12. bis zum 15. Jahrhundert — dieser assekuranzähnliche Bestandteil des Seedarlehens in dem sein Hauptverwendungsgebiet darstellenden Verkehr des Mittelmeers zum selbständigen Versicherungsgeschäft gegen Prämie ausgebildet. Die Summe, die der Seedarlehensgeber bei Verwirklichung der Seegefahr nicht zurückerhielt, verpflichtete sich der Versicherer erst und nur in diesem Falle zu leisten. Die Risikoprämie, die der Geber des Seedarlehens nur bei Nichtverwirklichung der Seegefahr in den Zinsen erhielt, empfing der Versicherer für die Übernahme dieser Gefahr unbedingt. Es versteht sich, daß sie von Anfang an der Höhe nach hinter dem Seedarlehenszins erheblich zurückblieb, da dieser ja doch auch die Vergütung für den gewährten Kapitalgenuß enthielt. Verglichen mit den Prämiensätzen unserer Zeit erscheinen aber diejenigen des 14. und der folgenden Jahrhunderte sehr hoch. Das beruht naturgemäß vornehmlich darauf, daß die Gefahren der Seeschiffahrt größer und schwerer vermeidlich waren. Der Mangel statistischer Grundlage, die durch die Erfahrung der Beteiligten ersetzt werden mußte, und der geringere Zusammenhang unter den verschiedenen Handelsplätzen hatte ein größeres Auseinandergehen der Prämien zur Folge. Eine sichere Grundlage wurde hier erst seit dem 17. Jahrhundert durch die Statistik geschaffen. Nunmehr konnten sich die Prämiensätze dem Umfange des vom Versicherer übernommenen Risikos anpassen. Die schon hierdurch wesentlich verringerte Gefahr seiner Insolvenz wurde durch die Verwendung großer

Kapitalien zumal in der Form des aktiengesellschaftlichen Betriebes des weiteren herabgesetzt. Und die vereinzelt schon im Mittelalter begegnende, aber erst im vorigen Jahrhundert zu voller Anerkennung und Ausbildung gelangte Rückversicherung verschaffte dem Versicherer die Möglichkeit, das übernommene Risiko seinerseits auf andere Schultern abzuwälzen.

Die Bedeutung, welche die Seeversicherung in ihrer jetzigen vervollkommneten Gestalt und umfassenden Verwendung für die Seeschiffahrt hat, kann schlechterdings nicht hoch genug veranschlagt werden. Für die wirtschaftliche Betrachtung des Verkehrs ist nicht so sehr die Frage von Bedeutung, ob der Schaden an Schiff oder Ladung durch Untergang, Beschädigung u. s. w. überhaupt eintritt, als vielmehr die andere, wer ihn im Endergebnis zu tragen hat. Insoweit ein Schaden durch Versicherung gedeckt ist, weist die Verkehrsanschauung dahin, unter Überspringung der Zwischenglieder unmittelbar den Versicherer als von ihm betroffen anzusehen. Die juristisch im Hintergrunde stehende Frage der Versicherung tritt auf diese Weise wirtschaftlich in die erste Reihe. Und dieses tatsächliche Verhältnis hat dann wiederum gerade in neuerer Zeit eine unverkennbare, zum Teil wenig erfreuliche Rückwirkung auf die rechtliche Ordnung des Seehandels ausgeübt.

Merkwürdig ist, daß auch in Ansehung der Versicherung die Entwicklung des modernen Großbetriebes der Reederei zum Teil mit einer Annäherung an ursprüngliche Verhältnisse verbunden ist. Große Reedereien unterlassen es teilweise, Versicherung zu nehmen, weil dies kostspieliger wäre, als die eigene Tragung der in einem Betriebe mit zahlreichen Schiffen sich ausgleichenden Schäden.

V. Reeder und Schiffsbesatzung.

Die Seeschiffahrt kann auch in ihren einfachsten Formen nur mittelst Zusammenwirkens einer Mehrzahl von Personen betrieben werden. Für die Gestaltung und Ordnung des Verhältnisses unter ihnen ergaben sich zu allen Zeiten aus den tatsächlichen Umständen zwei leitende Gesichtspunkte. Die Seefahrt vereinigt alle an Bord befindlichen Personen zu zeitweiliger, enger Lebensgemeinschaft, die nach Maßgabe der Reisedauer und der ihnen allen drohenden Gefahren sich verstärkt. So entsteht von selbst ein *genossenschaftliches Verhältnis*. Andererseits erheischt die Überwindung der sich — oft ebenso plötzlich, wie gewaltsam — darbietenden Schwierigkeiten ein sachkundiges, schnelles und planmäßiges Vorgehen, dem die Verständigung der Beteiligten über Art und Ausführung der erforderlichen Maßnahmen

häufig nur hinderlich wäre. So ergibt sich von selbst das Bedürfnis der Leitung möglichst durch einen einzelnen, das Bedürfnis einer Herrschaftsordnung. Soweit wir sehen können, überall finden wir im Betriebe der Seeschiffahrt die beiden bezeichneten Tendenzen wirksam und verwirklicht. Nur das Maß ist verschieden, in dem die eine neben der anderen sich Geltung zu verschaffen weiß. Die die Abgrenzung beider bestimmenden Umstände lassen sich nicht in einer kurzen Formel zusammenfassen. Sie sind nicht nur in der Art der Schiffahrt gegeben, wie die Größe, die Einrichtung und die Bestimmung der Schiffe oder die jeweilige Gestalt der Technik, sondern sie beruhen zum großen Teile auch auf allgemeinen Verhältnissen, wie dem Gegensatz von Sklaven- und Freienarbeit, von Groß- und Kleinkapital und anderem mehr. Es ist daher sehr begreiflich, daß die verschiedenen Arten des Betriebes keineswegs geschichtlich oder chronologisch einander schlechthin ablösen, sondern daß sich für einzelne Zweige, z. B. noch jetzt vielfach für die Küstenfahrt und die Fischerei, Zustände von alters her erhalten haben können, die auf anderen Gebieten der Seeschiffahrt der fortschreitenden Entwicklung längst zum Opfer gefallen sind. Das muß auch bei den folgenden, vornehmlich den Großbetrieb betreffenden Erörterungen im Auge behalten werden.

Es ist bereits (oben S. 137) darauf hingewiesen worden, daß die heutzutage durchaus regelmäßige Verschiedenheit von Reeder und Befrachter sich erst im Laufe der Zeit herausgebildet hat. Aber nicht nur mit Bezug auf sie hat eine durch die Sonderung der wirtschaftlichen Funktionen herbeigeführte Differenzierung stattgefunden. Das Gleiche gilt namentlich auch in Ansehung des Reeders und der Schiffsbesatzung selbst. Wohl überall ist anfänglich Führer des Schiffs dessen Eigentümer gewesen. Von solchen Verhältnissen müssen wir ausgehen, wenn wir den Werdegang der heutigen Zustände erkennen wollen, die nicht nur Reeder und Schiffsbesatzung, sondern auch innerhalb der letzteren ihre einzelnen Bestandteile, zumal im Großbetriebe, scharf getrennt erscheinen lassen.

Die Quellen der römischen Kaiserzeit lassen einen sehr entwickelten Reedereibetrieb und als Regel die scharfe Trennung der verschiedenen, an dem Schiffahrtsunternehmen beteiligten Personenklassen erkennen. Der Reeder (exercitor), der regelmäßig der Eigentümer des Schiffes ist, steht, wie den Befrachtern (mercatores) und den Reisenden (vectores), so auch der Schiffsbesatzung (ii qui navis navigandae causa in navi sunt, nautae i. e. S.) gesondert gegenüber. Innerhalb der Besatzung sind der Schiffer (magister navis) und die wiederum bereits mannigfach gegliederte Mannschaft zu unterscheiden. Immerhin fehlt es nicht an Spuren und Überresten älterer

Zustände, bei denen Reeder und Schiffer identisch, die Schiffsleute zugleich Ladungsbeteiligte sind.

Das Mittelalter zeigt uns ein wesentlich verändertes Bild. Nicht nur in den Gebieten des Nordens, die von der unmittelbaren Berührung mit dem Altertum frei geblieben waren, sondern auch im Gebiete des Mittelmeeres selbst sind die Formen des Schiffahrtsbetriebes im 12. Jahrhundert altertümlicher, als sechs Jahrhunderte zuvor. Reeder und Schiffer fallen nicht selten, im Norden regelmäßig zusammen. Wo dem nicht so ist, befindet sich wenigstens ein Vertreter der Reederei an Bord. Wenn der Reeder nicht zugleich Befrachter ist, begleitet dieser seine Waren selbst. Die Schiffsbesatzung besteht zumeist aus Freien. Auch wo Reeder, Schiffsvolk und Ladungsinteressenten einander gesondert gegenüberstehen, wird ihrem Verhältnis durch die wirtschaftliche und rechtliche Verbundenheit zu einem gemeinsamen Unternehmen der Stempel aufgeprägt. Zur Vornahme wichtiger nautischer Maßregeln bedarf es gemeinschaftlicher Beschlußfassung, dann wenigstens Beratung (Schiffsrat). An der Verteidigung des Schiffes gegen feindliche Angriffe sind alle an Bord Befindlichen teilzunehmen gehalten. An dem Gewinne, den das Unternehmen bringt, partizipiert auch die Besatzung. Nur allmählich und nicht überall gleichmäßig hat sich eine Änderung hier vollzogen. So ist in Amalfi noch im 12. Jahrhundert die regelmäßige Form des Betriebes die der sogen. colonna, bei welcher die Reeder und die Mitglieder der Schiffsbesatzung mit den Ladungsbeteiligten zusammen auf gemeinsamen Gewinn die Reise ausführen. Ungefähr gleichzeitig aber werden in Pisa die Schiffsleute bereits gegen festen Lohn von den Unternehmern der Fahrt gemietet, welche letzteren das Schiff zu Eigentum oder vom Eigentümer zu Miete besitzen.

Innerhalb der Schiffsbesatzung erscheint zunächst der Schiffer in sehr verschieden gearteter Stellung. Im nordischen Verkehr bleibt er auch nach der Ablösung vom Reeder überwiegend dessen — am Frachtvertrage zu einer Quote beteiligter — Mitunternehmer; er hebt sich scharf von der Schiffsmannschaft ab. In der wichtigsten Seerechtsquelle des Südens, dem Konsulat des Meeres, dagegen steht er als nautischer Direktor (notxer d. i. nauclerus) zusammen mit der Schiffsmannschaft den Reedern gegenüber, deren geschäftliche Interessen ein deshalb auch mit dem Abschluß der Heuerverträge betrauter, besonderer Vertreter (senyor de la nau — etwa dem Korrespondentreeder entsprechend) wahrzunehmen hat. Die weitere Entwicklung führt dazu, daß der Schiffer überall als solcher zum Mitglied der Schiffsbesatzung wird, wenn auch nicht selten bis auf die Gegenwart seine Beteiligung an der Reederei mit einer Schiffspart gefordert, und ihm so

mit der Stellung als Schiffer zugleich die eines Mitreeders zugewiesen wird. Aber auch wo das nicht der Fall ist, nimmt der Schiffer innerhalb der Besatzung eine durchaus eigenartige Stellung ein. In Ansehung der nautischen Betriebsleitung wird er von den seiner selbständigen Entschließung früher gezogenen Schranken befreit. Insbesondere ist die Abhaltung des Schiffsrats, die sich zumal für den Fall des Seewurfs bis auf die Neuzeit vorgeschrieben findet, nunmehr fast überall zu einer dem pflichtmäßigen Ermessen des Schiffers anheimgestellten, ihn von der eigenen Verantwortlichkeit nicht befreienden, aber auch in der eigenen Entschließung nicht beschränkenden Maßregel geworden.

Eine entsprechende Entwicklung, wie hinsichtlich der nautischen Leitung, hat sich — nur später einsetzend und deshalb später abschließend — hinsichtlich der Schiffsgewalt vollzogen. Sie wurde im Mittelalter dem genossenschaftlichen Charakter der Unternehmung gemäß von der Gesamtheit der Beteiligten geübt, wenn auch natürlich schon früh die fortschreitende Differenzierung der Funktionen auf die Bemessung des Anteils der einzelnen Personenklassen an der Handhabung der Gerichts- und Disziplinargewalt Einfluß zu üben begann. Eine, wenn auch wichtige, Besonderheit stellt es dar, wenn im Mittelmeergebiet an Bord großer, namentlich in Convoy segelnder, Schiffe in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters Staatsbeamte (Reisekonsuln) mit der Wahrnehmung zumal der Rechtsprechung betraut sind. Im ganzen verblieb die Schiffsgewalt, nachdem Reeder und Befrachter aufgehört hatten, an der Reise teilzunehmen, zunächst bei der Schiffsbesatzung. In den folgenden Jahrhunderten verengerte sich aber der Kreis der zu ihrer Handhabung Berufenen, indem zunächst nur die Schiffsoffiziere zum Schiffsrat zugezogen wurden, dann auch ihre Beteiligung wegfiel, und so der Schiffer zum alleinigen Inhaber der Schiffsgewalt wurde. Diese selbst aber hat seit dem Mittelalter an Inhalt stetig verloren. Sie hatte sich einst bis zur Gerichtsbarkeit auch in Kapitalsachen erstreckt. Jetzt hat sie im Verhältnis zu dem Schiffsvolk längst die Bedeutung einer bloßen, allerdings notwendig weitgehenden Disziplinargewalt angenommen, gegen deren Mißbrauch gesetzliche Garantien gegeben sind. Für die Handhabung der eigentlichen Strafgewalt sind noch in Ansehung der Schiffsleute im wesentlichen die ordentlichen Gerichte zuständig. Der Schiffer kann nur Sicherungsmaßregeln (z. B. Fesselung eines Verbrechers) anordnen.

In besonders charakteristischer Art unterscheidet sich endlich der Schiffer in seiner Rechtsstellung von den übrigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung dadurch, daß er allein neben seiner nautischen Funktion eine gesetzliche Vertretungsmacht besitzt, vermöge deren er in weitem Umfange mit Rechts-

wirkung für den Reeder und die Ladungsinteressenten tätig werden kann. Seitdem nicht mehr der Reeder oder einer der mehreren Mitreeder die Reise selbst mitmachte, wurde mit der Führung des Schiffes dem Schiffer auch die Wahrung der Interessen des Reeders anvertraut. Außerhalb des Heimatshafens konnte er vom Reeder, dessen er „nicht mehr mächtig war", keine Anweisungen einholen. Nur innerhalb enger Grenzen ließen sie sich vor Antritt der Reise für deren Ausführung erteilen. Während derselben mußte der Schiffer in der Lage sein, zumal notwendig werdende Verträge zwecks Erlangung von Ladung, von Geldmitteln, von Rettung in Seenot u. s. w. mit Rechtswirkung für den Reeder abzuschließen. Denn für die Gegenpartei war von entscheidender Bedeutung, daß sie die Sicherheit erlangte, sich nötigenfalls wegen ihrer Ansprüche an das Seevermögen des Reeders halten zu können. In allen Seerechten ist aus dem Bedürfnis des Verkehrs heraus dieser Gedanke zur Anerkennung gelangt. Verschieden war und ist nur die Form, in der er sie sich verschafft hat. Nach deutschem Rechte wird der Schiffer, sofern ihn nicht selbst ein Verschulden trifft, durch den innerhalb seiner Vertretungsmacht geschlossenen Vertrag überhaupt nicht verpflichtet, sondern nur der Reeder. Nach englischem Recht dagegen kann sich der Dritte regelmäßig nach seiner Wahl an den Schiffer oder an den Reeder halten.

In ähnlicher Weise hat sich die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers für die Ladungsinteressenten entwickelt. Sie wurde notwendig, als die Befrachter aufhörten, ihre Güter selbst zu begleiten oder sich durch hiermit betraute Personen (cargadores, sopracarghi) vertreten zu lassen. Dem Schiffer, dem die tatsächliche Fürsorge für die zur Beförderung übernommenen Güter nunmehr oblag, mußte auch eine rechtliche Verfügungsmacht über sie in Notfällen zustehen. Es mußte ihm z. B. freistehen, sie zu verbodmen, wenn er nur auf diese Weise die zur Fortsetzung der Reise erforderlichen Geldmittel beschaffen konnte. Und auch einen Vertrag über Bergung der Ladung mußte er mit der Wirkung schließen können, daß der Berger wegen seines Lohnanspruchs sich an die Güter selbst halten durfte. Allerdings versteht sich, daß die Vertretungsmacht des Schiffers für die Ladungsbeteiligten nicht so weit reicht, als diejenige für den Reeder, in dessen Dienst er steht, und der ihm die Führung des Schiffes anvertraut hat. Das Risiko, welches Reeder und Ladungsinteressent dadurch laufen, daß sie den Schiffer als ihren Vertreter gelten lassen müssen, wird abgegrenzt und erträglich, indem es auf das der See anvertraute Gut beschränkt bleibt.

Noch ist die Stellung des Schiffers als des gesetzlichen Vertreters von Reeder und Ladungsbeteiligten nicht überall zu voller und gleichmäßiger Anerkennung gelangt, und schon hat die neueste Entwicklung der Schiffahrt selbst einen Weg eingeschlagen, der zu einer Rückbildung jener Vertretungsmacht des Schiffers und somit auch hier zu einer Annäherung des Rechts an ältere Zustände führen dürfte. Auch hier haben die drei Faktoren zusammengewirkt, die seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts der Seeschiffahrt eine veränderte Signatur gegeben haben: das Aufkommen des Dampfschiffes, die Entfaltung der Großreederei und die Telegraphie. Durch seine ständigen Vertreter an Hafenplätzen und mit Hilfe des Kabels ist der Reeder regelmäßig in der Lage, dem Schiffer auch während der Reise Instruktionen zu erteilen. So ist ein ähnlicher Zustand wieder erreicht, wie einst, als der Reeder sich selbst an Bord des Schiffes befand. Die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers hat tatsächlich bereits an Bedeutung verloren. Mit der Ausbildung der drahtlosen Telegraphie (s. oben S. 131 f.) wird sich das in dem Maße steigern, wie mittelst ihrer auch das auf hoher See befindliche Schiff sich mit dem Lande in Verbindung setzen können wird. Die rechtliche Regelung ist der tatsächlichen Entwicklung der Verhältnisse bisher nur in geringem Maße gefolgt. Sie wird aber gegebenen Falles nicht an der Frage vorübergehen können, inwieweit auch sie die zunehmende Beschränkung des Schiffers auf die Funktion der nautischen Betriebsleitung zu berücksichtigen habe.

Die Zusammensetzung und Gliederung der Schiffsbesatzung abgesehen vom Schiffer gestaltet sich äußerst verschieden je nach der Art von Schiff und Schiffahrt. Im ganzen hat auch hier die Entwicklung sich unter dem Einfluß zunehmender Arbeitsteilung vollzogen. Aber nicht nur hat die Ersetzung des Ruders durch das Segel eine Ersparnis an menschlicher Kraft zur Folge gehabt, und dann wieder die Maschine in gleichem Sinne gewirkt, sondern es haben sich auch neben den höchstentwickelten Formen, wie sie gegenwärtig die großen Ozeandampfer aufweisen, bis auf den heutigen Tag in bescheideneren, aber höchst wichtigen Betrieben, wie in der kleineren Segelschiffahrt und in der Küstenfischerei, die Gestaltungen der alten Zeit erhalten. Hiervon abgesehen, hat sich die Entwicklung etwa in folgender Art vollzogen. Als und wo nur erst der Schiffer sich auf die Betriebsleitung zu beschränken begann, trat an seine Stelle am Ruder und damit auch in eine bevorzugte Stellung innerhalb der Besatzung der Steuermann. Er ist der gegebene Stellvertreter des Schiffers auch in der Betriebsleitung in Fällen der Verhinderung u. s. w., und er ist sogar innerhalb enger Grenzen zum Träger einer Vertretungsmacht für den

Reeder geworden. Unter den übrigen Mitgliedern der Schiffsbesatzung mußte auch in kleinen Verhältnissen und bei wesentlich gleichartiger Beschäftigung eine natürliche Scheidung nach Alter und Erfahrung sich ergeben in solche, die die erforderlichen Berufskenntnisse schon besitzen (Voll- oder Ganzmatrosen), und solche, die sie sich erst aneignen sollen (Halb-, Klein-, Jung-, Leichtmatrosen). Im größeren Betriebe gelangen innerhalb des Schiffsvolks einzelne Mitglieder zu höherer Stellung, wie z. B. der Zimmermann. Zwischen den Schiffer und die eigentliche Schiffsmannschaft schiebt sich die Gruppe der Schiffsoffiziere, der außer dem Steuermann auch der Untersteuermann und der Bootsmann angehören, die aber im übrigen bis auf die Gegenwart ihrer Zusammensetzung nach wechselnd und nicht durchweg sicher bestimmt ist. Endlich ist innerhalb der Schiffsbesatzung eine Unterscheidung und Gliederung danach zu machen, ob nautische oder — wie bei Köchen, Aufwärtern u. s. w. — andere Dienstleistungen den Gegenstand der Tätigkeit des einzelnen bilden. Insbesondere aber hat mit der Dampfschiffahrt das Maschinenpersonal eine selbständige und bedeutende Stellung erlangt.

Der Eintritt einer Person in den Kreis der Schiffsbesatzung vollzieht sich in der unendlich überwiegenden Mehrzahl der Fälle im Wege eines Dienst- oder Arbeitsvertrages. Das ist nicht immer so gewesen. Wo, wie im Altertum, der Sklavenarbeit auch für die Seeschiffahrt maßgebende Bedeutung zukam, konnte nicht nur insoweit von einem Vertragsverhältnis keine Rede sein, sondern es wurde dadurch auch die rechtliche Ordnung der über die Arbeitsleistung von Freien geschlossenen Verträge nachteilig beeinflußt. Der Arbeitsvertrag wurde als Dienstmiete, in der Hauptsache nach dem Vorbilde der Sachmiete, behandelt. Er brachte es nicht zu voller Anerkennung seiner Eigenart, und noch unser heutiges Recht hat den ungünstigen Einfluß des römischen auf diesem Gebiete nicht überwunden. So begreift es sich, daß trotz der Bedeutung der römischen Seeschiffahrt und trotz der Verwendung auch von Freien in der Schiffsbesatzung besondere Regeln für die Begründung und die Rechtsfolgen des Verhältnisses zwischen ihnen und den Reedern aus den Quellen nicht erkennbar sind. Wie der Arbeitsvertrag überhaupt, so verdankt insbesondere auch der Arbeitsvertrag der Seeschiffahrt seine Ausbildung dem Mittelalter, welches mit dem Verschwinden der Sklaverei und unter bestimmender Einwirkung germanischer Rechtsanschauungen die Arbeit des Freien in umfassendem Maße zum Gegenstande von Vertragsverhältnissen werden ließ.

Wenn der Schiffer nicht selbst Reeder ist, sondern vom Reeder angestellt wird, unterscheidet sich der Vertrag, durch den dies geschieht, seinem

Wesen nach nicht von dem die Anstellung anderer Mitglieder der Schiffsbesatzung vermittelnden. Immerhin hat die bereits hervorgehobene Eigenart der Stellung des Schiffers zur Folge, daß hinsichtlich der Eingehung, der Rechtsfolgen und der Auflösung seines Dienstverhältnisses mancherlei Besonderheiten Platz greifen. Die Aufgabe dieser Skizze und der ihr zugemessene Raum gestatten ein Eingehen darauf nicht. Vielmehr wird im folgenden der geschichtlichen Entwicklung des Arbeitsvertrages nur in Ansehung der Personen der Schiffsbesatzung ausschließlich des Schiffers eine nähere Betrachtung zu widmen sein. Dieser Vertrag wird in den germanischen Sprachen mit einem aus einer Bezeichnung der Miete überhaupt zu einer solchen speziell der Mietung von Schiffsleuten gewordenen Ausdrucke Heuervertrag genannt.

VI. Der Heuervertrag.

1. Abschluß. Anmusterung.

Der Heuervertrag in seiner gegenwärtigen Gestalt ist im wesentlichen ein obligatorischer Vertrag. Die Vertragsparteien, der Reeder auf der einen, der Schiffsmann auf der anderen Seite, stehen sich gegenseitig als Gläubiger und Schuldner gegenüber. Von dem schlichten Arbeitsvertrag, wie er etwa zwischen dem Fabrikarbeiter und seinem Arbeitgeber geschlossen wird, unterscheidet sich der Heuervertrag vornehmlich dadurch, daß der Schiffsmann in die der Hausgemeinschaft vergleichbare Schiffsgemeinschaft aufgenommen wird und unter die der Gewalt des Hausherrn vergleichbare Schiffsgewalt des Schiffers tritt. Der Heuervertrag gewinnt hierdurch die größte Ähnlichkeit mit dem Gesindevertrag, dessen rechtliche Ordnung der seinigen vielfach als Vorbild gedient hat. In der älteren Bezeichnung der Schiffsleute als der „Schiffskinder" gelangt das patriarchalische Verhältnis des Schiffers zur Mannschaft zu bezeichnendem Ausdruck.

Der obligatorische Heuervertrag ist aus dem geschichtlich älteren Genossenschaftsverhältnis aller an dem Schiffahrtsunternehmen Beteiligten allmählich herausgewachsen. Es haben sich aber bis auf die Gegenwart Überreste der älteren Gestaltung auch innerhalb des Heuervertrages erhalten. Dahin gehört namentlich die Beteiligung der Schiffsleute an Fracht oder Gewinn, auf welche noch zurückzukommen sein wird.

Der Heuervertrag wird geschlossen zwischen dem Reeder und demjenigen, der als Schiffsmann in Dienst treten will. Als Reeder gilt auch der sog. Ausrüster, der zwar nicht Eigentümer des Schiffes ist, aber es in eigenem Namen zum Erwerbe durch die Seefahrt verwendet, sei es, indem er selbst

es führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut. Das ist namentlich im Falle der Schiffsmiete praktisch. Aber von alters her ist es die Regel, daß der Schiffer bei der Annahme der Mannschaft den Reeder vertritt. Seine Macht, diesen auch ohne besonderen Auftrag rechtsgeschäftlich zu verpflichten, hat gerade beim Heuervertrage aus naheliegenden Gründen mit zuerst Geltung erlangt. Der Kreis der Personen, welche angeheuert werden dürfen, wird schon in mittelalterlichen Gesetzen aus verschiedenartigen Rücksichten des öffentlichen Wohls bestimmt abgegrenzt. So kann nach einem Venezianer Statut vom Jahre 1255 nicht „marinarius“ sein, wer jünger als achtzehn Jahre, wer Soldat, Ausländer oder schon auf einem andern Schiffe bedienstet ist. Die hier begegnende Ausschließung der Fremden, welche einer bereits erwähnten, allgemeinen Anschauung früherer Zeit entspricht, findet im Rechte des Heuervertrages mannigfachen Ausdruck. In Marseille durften im 13. Jahrhundert für Reisen von dort aus nicht mehr als vier Schiffsleute „von jenseits der Berge“ angenommen werden, sofern es sich nicht etwa um dort angesessene Bürger der Stadt handelte. Die ungefähr gleichzeitigen Statuten der Bayonner Schiffergilde gestatten den Mitgliedern die Heuerung nur solcher Schiffsleute, die zur Genossenschaft gehören. In Ankona werden gegen Ende des folgenden Jahrhunderts fremde Schiffe, die dort befrachtet werden, gezwungen, mindestens bis die Hälfte ihrer Mannschaft der ankonitaner Bürgerschaft zu entnehmen. Das Gegenstück hierzu bilden solche Vorschriften, die den Inländern verbieten, sich auf ausländische Schiffe zu verheuern. Eine Bestimmung dieser Art enthielt z. B. noch Ludwigs XIV. Ordonnance de la marine von 1681, wie denn in Frankreich im 18. Jahrhundert wiederum versucht wurde, Ausländer von der Heuerung auf französische Schiffe überhaupt auszuschließen. Im Interesse des Handels mußte dieser Versuch allerdings nach wenigen Jahren (1723) wieder aufgegeben werden. Immerhin streben aber auch noch gegenwärtig diejenigen Gesetzgebungen ähnliche Ziele an, welche das Recht der Flaggenführung an die Bedingung der Staatsangehörigkeit eines bestimmten Teiles der Schiffsbesatzung knüpfen. So fordert das französische Recht noch jetzt, daß außer dem Schiffer und allen Schiffsoffizieren drei Viertel der Mannschaft Franzosen seien. Die Entwicklung des 19. Jahrhunderts hat im übrigen zu einer Verminderung und Milderung der in Rede stehenden Vorschriften geführt. Deutschland und England z. B. kennen sie nicht mehr.

Die Frage, ob der anzuheuernde Schiffsmann im Besitze der für seine Stellung erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse sei, wird zwar schon in mittelalterlichen Quellen behandelt, aber vornehmlich unter dem privat-

rechtlichen Gesichtspunkte der Verletzung der von ihm durch den Heuervertrag übernommenen Verpflichtungen. Das weittragende, öffentliche Interesse, das schon im Hinblick auf die Sicherheit der dem Schiffe anvertrauten Menschenleben an der gehörigen Qualifikation zum mindesten der leitenden Persönlichkeiten der Schiffsbesatzung besteht, hat, wie erwähnt (oben S. 157), der neueren Gesetzgebung Anlaß zum Eingreifen gegeben. Namentlich ist die Zulassung auch als Steuermann von der Ablegung einer Prüfung abhängig gemacht worden, und wird von Schiffern und Steuerleuten der Nachweis des Nichtfarbenblindseins, sowie von den Maschinisten derjenige ihrer Befähigung zur Wahrnehmung ihrer Stellung gefordert.

Ein von jeher empfundener Mißbrauch ist es, daß Schiffsleute, die sich für ein Schiff verheuert haben, darnach durch die Rücksicht auf bessere Bezahlung oder sonst günstigere Bedingungen, zum Teil auch nur, um mit dem empfangenen Handgeld zu entlaufen, sich auf ein anderes Schiff verheuern. Seit Jahrhunderten sehen wir die Gesetzgebung bemüht, diesem Unwesen zu steuern, welches gegebenen Falles die ganze Schiffahrtsunternehmung mindestens zeitweilig zu hemmen geeignet ist. Unter den verschiedenen, hierauf abzielenden Maßregeln ist an dieser Stelle das an andere Schiffer sich richtende Verbot, den bereits Angeheuerten zu engagieren, besonders hervorzuheben. Um solches Abheuern (Entwinnen, Abspannen) zu verhüten, gestatten die Hansestädte seit dem 16. Jahrhundert ihren Schiffern die Anheuerung nur solcher Leute, die „genugsame Paßbort" von den Schiffern haben, mit denen sie früher gefahren sind, wie denn andererseits die Schiffer zu gehöriger und unentgeltlicher Ausstellung solcher Paßborte verpflichtet werden. Ein Lübecker Regreß von 1591 läßt hiervon bezeichnende Ausnahmen zu. Weil nicht alle fremden Schiffer schreiben können, — von den hanseatischen wird das Gegenteil vorausgesetzt —, sollen die Ältermänner der Schiffergesellschaften in den Städten die Päffe unentgeltlich ausstellen. Andererseits wird gestattet, „in Notsachen außerhalb Landes" auch ohne Paß fremde Bootsleute anzunehmen. Eine Rotterdamer Verordnung von 1655, welche ebenfalls die Heuerung schon engagiert gewesener „Bootsgesellen" nur nach Vorzeigung einer durch ihren letzten Schiffer ausgestellten „acte van ontslagingen ofte afscheyt" gestattet, läßt die Anheuerung desjenigen, der noch nicht gefahren ist oder ein Attest aus genügendem Grunde nicht hat erlangen können, unter Kontrolle des „Water substituyt Schout" zu. Von Holland scheint, wie auch sein Name vermuten läßt, der in Hamburg seit dem Ende des 17. Jahrhunderts vorhandene Wasserschout nach Deutschland gekommen zu sein. Schon nach dem ältesten Reglement (v. J. 1691) hat der Hamburger Wasserschout ein Register über alle seefahrenden Personen zu führen, und

nur, wer sich durch die von ihm erteilte Bescheinigung über die erfolgte Eintragung in dieses Register ausweisen kann, darf angeheuert werden. Aus diesen Bescheinigungen sind dann im 19. Jahrhundert die Seefahrtsbücher hervorgegangen, die, zunächst in den Hansestädten üblich, durch die deutsche Seemannsordnung von 1872 zu einer reichsrechtlichen Einrichtung geworden sind. Sie werden von den Seemannsämtern den Personen, die als Schiffsleute in Dienst treten wollen, nach vorgängiger Ausweisung über ihre in Betracht kommenden, persönlichen Verhältnisse erteilt. Da niemand, ohne ein Seefahrtsbuch zu besitzen, in Dienst treten darf, ist hiermit eine öffentliche Kontrolle hinsichtlich der Voraussetzungen für die Eingehung von Heuerverträgen gegeben. Eine solche Kontrolle findet auch in anderen Ländern, übrigens in verschiedener Art, statt. Auf sehr eigentümliche Weise wird sie namentlich in Frankreich seit Ludwig XIV. mittelst der sog. inscription maritime ausgeübt, einer zunächst für die Rekrutierung der Kriegsmarine geschaffenen Registrierung der seemännischen Bevölkerung; nur wer in die Liste der inscription eingetragen ist, darf sich auf ein Kauffahrteischiff verheuern.

Auch die Formen, in denen sich der Abschluß des Heuervertrags vollzieht, blicken auf eine lange und interessante Geschichte zurück. Daß es der Beobachtung bestimmter Formen bei der Vertragsschließung überhaupt bedarf, entspricht in älterer Zeit dem allgemeinen Charakter des Rechts, welches bedeutsame Handlungen zu sinnfälligem Ausdrucke zu bringen liebt. Namentlich der Handschlag oder das Geben eines Handgeldes kommen als solche Formen für den Heuervertrag in Betracht. Nicht eine Form für den Abschluß des Vertrages, sondern nur ein Mittel der Sicherung des Beweises für den geschlossenen Vertrag war ursprünglich die Eintragung in das Kartular des Schiffsschreibers, der nach den Rechten des Mittelmeergebietes die Stellung eines Schiffsnotars hatte. Es hat aber auch diese Eintragung zum Teil die Bedeutung einer Vertragsform erlangt, wie denn z. B. das Konsulat der See die Vertragsschließung durch Eintragung (acordar en forma de cartolari) neben diejenige durch Handschlag (data palmada) stellt. Später hat namentlich die Schriftlichkeit als gesetzliche Form der Vertragsschließung weite Verbreitung gefunden und zum Teil — so nach englischem und italienischem Recht — bis zur Gegenwart sich erhalten. Andere Rechte lassen den Heuervertrag auch formlos gültig geschlossen werden. So insbesondere das deutsche Recht, nach dem jedoch in Zukunft (vom 1. April 1903 ab) dem Schiffsmann bei der Anheuerung ein von dem Kapitän oder sonstigen Vertreter der Reederei unterschriebener Ausweis über den Vertragsschluß (sogen. Heuerschein) auszuhändigen ist.

Mit dem Abschluß des Heuervertrages steht in engem Zusammenhang, fällt aber nicht zusammen die sog. Anmusterung. Es ist dies eine vor der zuständigen Behörde (in Deutschland dem Seemannsamte) stattfindende Verhandlung, in welcher in Gegenwart des Schiffers und der geheuerten Mannschaft der Heuervertrag verlautbart wird. Die über die Anmusterung ausgefertigte Musterrolle, die den wesentlichen Inhalt des Vertrages wiedergibt, gehört zu den Schiffspapieren; sie ersetzt die Schriftlichkeit der Vertragsabschließung selbst. Aber weder ist die Anmusterung aus der früheren Schriftlichkeit der Anheuerung hervorgegangen, noch läßt sie sich geschichtlich auf die im Zusammenhange mit der inscription maritime in Frankreich geformte revue du départ oder auf die ältere Mitwirkung des Wasserschouts bei dem Abschluß der Heuerverträge zurückführen. Sie ist nachweislich älter als diese letzteren, nicht vor dem 17. Jahrhundert entstandenen Einrichtungen. Schon aus dem Jahre 1435 ist uns ein Bericht des Pfundmeisters zu Danzig an den Hochmeister des Deutschen Ordens über die Heuerung eines Schiffes erhalten. Darin heißt es, die Einrichtungen seien so getroffen, daß die angeheuerten „Schiffskinder am nächsten Freitag bereit sein und Heerschau thun sollen, und dann so geht ihr Sold an, und muß ich ihnen von da ab Kost gewähren". Die Musterung dürfte somit zunächst, worauf auch ihr heutiger Name noch hinzudeuten scheint, lediglich eine private Besichtigung der angeheuerten Mannschaft vor Antritt des Dienstes gewesen sein. Sie hatte sich nicht nur auf die Vollzähligkeit der Erschienenen und ihre Tauglichkeit zum Reiseantritt, sondern namentlich auch auf die Ausrüstung mit dem von ihnen zu beschaffenden Reisebedarf zu erstrecken. Erst nachträglich wurde sie an die Mitwirkung von Behörden gebunden, als solche aus verschiedenen Gründen und in verschiedener Art zur amtlichen Tätigkeit aus Anlaß von Heuerungen berufen wurden.

Die Musterung erfolgt der Regel nach erst, wenn das Schiff reisefertig ist; die Heuerverträge werden naturgemäß meist schon vorher geschlossen. Die durch sie begründeten Rechte und Pflichten des Schiffsvolkes, namentlich die Pflicht zum Antritt des Dienstes und das Recht auf den Bezug der Heuer, sollen daher nach der Absicht der Parteien häufig nicht schon mit dem Vertragsschluß, sondern erst mit der Anmusterung praktisch werden. Das haben dann auch die Gesetze zum Teil bestimmt (so die deutsche Seemannsordnung), darüber hinaus aber auch in anderen Beziehungen privatrechtliche Wirkungen an die Musterung geknüpft, so daß mit dieser ein bis zu ihr bestehendes Recht zum Rücktritt vom Heuervertrage wegfällt, besondere Zwangsmaßregeln zu seiner Durchsetzung anwendbar werden u. a. m.

Im Interesse der dienstsuchenden Schiffsleute hat etwa seit der Mitte

des vorigen Jahrhunderts die Gesetzgebung begonnen, ihr Augenmerk auch der dem Abschluß von Heuerverträgen dienenden, gewerbemäßig betriebenen Vermittelung zuzuwenden. Anläßlich dieser waren und sind die Schiffsleute vielfach der schlimmsten Ausbeutung ausgesetzt. Nicht nur durch Erzwingung übermäßiger Vermittelungsgebühren erzielen die Stellenvermittler (in Deutschland werden sie Heuerbaase genannt) unlauteren Gewinn. Auch sonst bereichern sie sich vielfach ungebührlich auf Kosten der Schiffsleute, so namentlich indem sie diese nötigen, in den von ihnen selbst gehaltenen oder mit ihnen in Verbindung stehenden Herbergen gegen hohe Bezahlung Wohnung zu nehmen, wenn sie auf Erlangung einer Stelle überhaupt Aussicht haben wollen. Zuerst ist die englische Gesetzgebung (1854) gegen diese Mißbräuche eingeschritten. Die Vermittelung von Heuerverträgen wurde von ihr konzessionspflichtig gemacht, dann durch die Praxis des Board of Trade in der Erteilung der Konzessionen tatsächlich verstaatlicht. Zugleich wurde durch Strafandrohungen einem Teile der Mißbräuche entgegengetreten, die von lodging-house keepers getrieben worden waren. Innerhalb Deutschlands ist der Gewerbebetrieb der Heuerbaase in Bremen 1856 der Konzessionspflicht unterworfen, dann aber durch die Gewerbeordnung von 1869 wieder von ihr befreit worden. Den Mißbräuchen des Heuerbaaswesens ist in neuerer Zeit in Hamburg und Bremen durch private Einrichtungen der großen Dampfschiffahrtsgesellschaften in sehr verdienstlicher Weise entgegengewirkt worden. Für die Zukunft kommt das Reichsgesetz, betreffend die Stellenvermittelung für Schiffsleute, vom 2. Juni 1902 (in Kraft tretend am 1. April 1903) in Betracht.

Der Inhalt des Heuervertrages bestimmt sich für den einzelnen Fall naturgemäß nach der Vereinbarung der Parteien. Ihr sind aber durch das Gesetz engere Grenzen gezogen, als das insgemein auf dem Gebiete des Vermögensrechts der Fall ist. Schon aus dem Mittelalter sind Vorschriften bekannt, die eine Abänderung gesetzlicher Bestimmungen über den Heuervertrag im Wege der Vereinbarung ausschließen. Sie gründen sich vornehmlich auf die Erwägung, daß der wirtschaftlich schwächere Schiffsmann leicht gezwungen ist, sich ungünstige Vertragsbedingungen gefallen zu lassen. So bestimmt z. B. ein Genueser Gesetz von 1441, daß die Heuerverträge auf Jahre zu zwölf Monaten geschlossen, und die Monate nicht zu mehr als 30 Tagen gerechnet werden sollen; auch dürfe eine zu Genua getroffene Vereinbarung nicht in Abweichung von dieser Vorschrift außerhalb des genuesischen Gebietes geändert werden. Die Art der Mißbräuche, gegen welche sich diese Bestimmungen richten, geht aus ihnen selbst hervor. Die gesteigerte Fürsorge, die das Recht des 19. Jahrhunderts in Abwendung

von der früheren individualistischen Auffassung auch auf dem Gebiete des Privatrechts dem wirtschaftlich Schwachen zu widmen begonnen hat, ist den Schiffsleuten in erheblichem Maße zu statten gekommen. Sie tritt nicht nur in der gesetzlichen Ordnung des Heuervertrages, sondern vor allem auch in deren Sicherstellung gegen abändernde Ausmachungen zu Tage. Und es ist in dieser Beziehung bezeichnend, daß, während noch das belgische Seegesetz von 1879 die der Abänderung nicht unterliegenden Vorschriften aufzählt, die deutsche Seemannsordnung von 1902 umgekehrt alle einschlägigen Bestimmungen der Abänderung durch Vertrag entzogen sein läßt, für die sie nicht ausdrücklich eine solche freigibt.

Innerhalb des Heuervertrages werden in den Quellen des Mittelalters verschiedene Arten darnach unterschieden, wie die dem Schiffsmanne zukommende Vergütung sich bestimmt. Auf den einstigen genossenschaftlichen Betrieb der Seeschiffahrt weist, auch nachdem bereits die Schiffsmannschaft als solche den anderen Beteiligten gegenüber eine selbständige Stellung erlangt hat, die noch lange Zeit ganz gewöhnliche Heuerung auf Gewinnbeteiligung hin. Sie hat sich bis zur Gegenwart in einzelnen Zweigen der Schiffahrt, zumal in der Fischerei, noch zum Teil erhalten. Im ganzen freilich ist sie allmählich verdrängt worden durch die von jeher neben ihr bezeugte Anheuerung gegen eine ihrer Höhe nach von dem Ertrage des Schiffahrtsunternehmens unabhängige Vergütung, die Heuer. Nach der Art ihrer Festsetzung werden schon im Mittelalter hauptsächlich zwei Arten unterschieden, die Pauschheuer und die Zeitheuer. Die eine wird auf einen bestimmten Betrag für die Reise vereinbart, welcher unabhängig von deren Dauer ist, die andere wird nach Zeitabschnitten, meist Monaten, bemessen und daher ihrem Gesamtbetrage nach von der Dauer der Reise abhängig gemacht. Die Bestimmung der Heuer nach Zeit bildet heutzutage die überwiegende Regel. Was die Dauer anbetrifft, für die der Heuervertrag eingegangen wird, so erfolgte seine Abschließung bis in die neueste Zeit meist für die betreffende Reise mit Einschluß der Rückreise. Das verstand sich, wenn nichts anderes vereinbart war, vielfach von selbst. Nunmehr hat die Entwicklung der Dampfschiffahrt und der Großreederei auch hier eine Änderung zur Folge gehabt. Einerseits ist die Dauer der Reisen kürzer und genauer im voraus bestimmbar geworden; andererseits sind die Parteien häufiger geneigt, das Vertragsverhältnis für längere Zeit einzugehen. Der Vertrag wird daher auf bestimmte Zeit mit vereinbarter oder gesetzlicher Kündigung geschlossen.

Streitigkeiten zwischen dem Reeder, bezw. dem ihn vertretenden Schiffer, und den Schiffsleuten aus Anlaß von Heuerverträgen unterliegen von

alters her besonderen Regeln hinsichtlich der Rechtsprechung. Namentlich ist einerseits die Anrufung fremder Gerichte im Auslande untersagt, andererseits bei den heimischen Gerichten für eine den Anforderungen des Seehandels entsprechende, beschleunigte Rechtsprechung Sorge getragen, und die Besetzung der Gerichte durch Zuziehung sachverständiger Laienrichter und sonst nach Maßgabe der besonderen Verhältnisse gestaltet. Darüber hinaus ist aber in neuerer Zeit für solche Fälle, in denen zur Angehung der Gerichte noch keine Veranlassung gegeben oder eine schleunige Erledigung geboten ist, zwecks Verhütung zu erwartender oder zwecks Beseitigung schon eingetretener Schädigung der Schiffsleute diesen die Anrufung von Verwaltungsbehörden im Wege der Beschwerde ermöglicht worden. Nach deutschem Rechte sind für diese die Seemannsämter zuständig, welche namentlich die Seetüchtigkeit des Schiffs und die Beschaffenheit der von ihm mitgeführten Vorräte an Speisen und Getränken auf Beschwerde zu untersuchen und für Abhilfe an den gefundenen Mißständen Sorge zu tragen haben. Als Vorbild haben der deutschen Gesetzgebung die Vorschriften des englischen Rechts gedient, deren Durchsetzung in schwerem Kampfe ein unvergängliches Verdienst Plimsolls bildet.

2. Verpflichtungen des Schiffsmannes.

Die erste und grundlegende Verpflichtung, die dem Schiffsmann aus dem Heuervertrage erwächst, ist die, sich behufs Antritt seines Dienstes an Bord einzufinden. Diese Verpflichtung ist aber nicht immer alsbald nach Abschluß des Vertrages zu erfüllen. Namentlich auch im Interesse des Reeders selbst liegt es regelmäßig, daß der Schiffsmann seinen Dienst erst dann antritt, wenn das Schiff von ihm Gebrauch machen kann; denn von dem Dienstantritt ab schuldet spätestens der Reeder dem Schiffsmann Heuer und sonstige Gegenleistungen. Bevor das Schiff segelfertig ist, wird der Reeder wenigstens eines Teils der Schiffsleute nicht bedürfen. Die Größe dieses Teils hängt davon ab, in welchem Umfange die Vorbereitungen für die Reise, namentlich auch die Abladung und Verstauung der Güter, durch das Schiffsvolk zu besorgen sind. Der Zeitpunkt für den Dienstantritt muß somit neben dem Abschluß des Heuervertrages bestimmt werden. Das geschieht entweder bei der Anheuerung selbst oder durch besondere Ansage. Nach einer Pisaner Verordnung des 14. Jahrhunderts hat sich der Geheuerte zum Dienstantritt zu stellen unmittelbar, nachdem ihn der Schiffer darum ersucht hat, oder nachdem der Bote der Seehandelsgilde nach hergebrachter Sitte das Gebot, sich zu sammeln, für das Volk des betreffenden Schiffes durch die Stadt Pisa verkündet hat. Ein Genueser Statut des 15. Jahr-

hunderts verpflichtet die Mannschaft, sich an Bord einzufinden, wenn das Schiff die Parole dazu ausgibt (dixerit la bona parolla). Nach einer hanseatischen Verordnung von 1530 hat der Schiffsmann sich zum Dienstantritt einzustellen „ahm ersten daghe, alse ehne de schypper bevalen unnd gheheten“. Als dann später die Anmusterung zur Ausbildung gelangt war, wurde namentlich in Deutschland der Termin für den Dienstantritt vorbehaltlich abweichender Vereinbarung mit ihr gesetzlich in Verbindung gebracht, sei es, daß er sich unmittelbar durch die Anmusterung bestimmte oder mittelbar durch den Ablauf einer kurzen Frist nach ihr eintrat. Das geltende Reichsrecht kombiniert beides in eigentümlicher Weise: Die Verpflichtung des Schiffsmannes, sich an Bord zum Schiffsdienste einzufinden, beginnt mit der Anmusterung; aber erst eine mehr als vierundzwanzigstündige Verzögerung des Dienstantritts gibt dem Reeder oder Schiffer das Recht zum Rücktritt von dem Heuervertrage.

Die schuldvolle Verletzung der Pflicht, den Dienst anzutreten, spielt bei keinem Dienstverhältnis eine so große Rolle, wie bei dem der Schiffsleute. Die Veranlassung, sich dem Dienstantritt zu entziehen, bietet sich ihnen sehr leicht. Namentlich die übliche und meist notwendige Zahlung von Handgeld und Heuervorschuß ist dabei von Bedeutung. Durch sie hat der Schiffsmann im voraus einen Betrag erhalten, den er erst durch angestrengte Arbeit verdienen soll, nicht selten, nachdem er ihn verausgabt, auch verschleudert hat. Die Versuchung zum Durchbrennen ist um so größer, als die Aussicht des Gelingens vielfach überaus günstig ist. Ist die Anheuerung in einem ausländischen Zwischenhafen erfolgt, so wird besonders oft die Verfolgung des Schuldigen an Hindernissen tatsächlicher und rechtlicher Art scheitern. Er wird sich ihr namentlich dann leicht entziehen können, wenn er den Vertrag bricht, nachdem er sich für ein anderes Schiff verdungen hat, in welchem Falle er zugleich mit der Frucht seines rechtswidrigen Handelns eine gesteigerte Möglichkeit des Entkommens sich verschafft. Der somit für den Schiffsmann besonders nahe liegenden Versuchung, sich dem Dienstantritt zu entziehen, steht auf der anderen Seite der schwerwiegende Nachteil gegenüber, den sein Vertragsbruch für die Gegenpartei im Gefolge haben kann. Nicht immer ist es leicht,. an Stelle des Ausgebliebenen alsbald oder überhaupt einen geeigneten Ersatzmann zu finden. Auch eine geringe Verzögerung des Antritts der Reise hat bei dem Umfang der an seiner Pünktlichkeit bestehenden Interessen große Bedeutung. Und nicht minder bedenklich ist es, wenn das Schiff etwa mit einer infolge der Kontraktbrüchigkeit einzelner Geheuerter unvollständigen Besatzung die Reise unternimmt.

Nach alledem begreift es sich, wenn die Gesetzgebung von jeher mit besonderem Eifer eben diesem Falle des Vertragsbruches entgegenzutreten bemüht gewesen ist. Aber nicht nur die stetige Wiederkehr der Verbote, sondern auch die Verschiedenheit der Mittel, durch welche ihnen Beachtung verschafft werden soll, und namentlich die Schwere der angedrohten Strafen für ihre Verletzung liefern den Beweis dafür, daß der angestrebte Erfolg nur unvollkommen erreicht wurde. Die Leibes- und Lebensstrafen, wie sie z. B. das hanseatische Recht im 15. bis 17. Jahrhundert in Gestalt von Stäupung, Brandmarkung und Enthauptung androht, sind jetzt verschwunden. Geld- und Freiheitsstrafen bestehen noch gegenwärtig neben der zivilrechtlichen Schadensersatzpflicht. Vor allem aber wird der Bruch des Heuervertrages heutzutage in wirksamer Weise durch vorbeugende Maßregeln bekämpft, die sich aus der Ordnung der Anmusterung, der Einrichtung der Seefahrtsbücher und der Verhinderung der Anheuerung kontraktsbrüchiger Schiffsleute (s. oben S. 175 f.) bestehen. Die moderne Entwicklung der Verkehrsverhältnisse und die Fortbildung der internationalen Rechtsbeziehungen erleichtern die Verfolgung der Vertragsbrecher und schrecken in gleichem Maße vom Vertragsbruche selbst ab.

Wie der Schiffsmann verpflichtet ist, den Dienst anzutreten, so ist er verpflichtet, sich dem angetretenen Dienst vor Ablauf der vereinbarten oder gesetzlichen Dauer nicht durch Verlassen des Schiffs zu entziehen. Soweit es sich um ein Entlaufen während der Reise, zumal im Zwischenhafen, handelt, ist infolge der Ähnlichkeit der Fälle die Behandlung und die Entwicklung im wesentlichen dieselbe gewesen, wie bei dem Entlaufen vor Antritt des Dienstes. Besonderer Regelung bedurfte es dagegen in Ansehung der Frage, wann der Schiffsmann nach Beendigung der Reise das Schiff zu verlassen berechtigt sei. Schon ältere Gesetze treten dem Mißbrauche entgegen, daß alsbald nach Erreichung des Endhafens das Schiffsvolk auseinanderläuft. So verbietet eine niederländische Verordnung von 1551 den Schiffsleuten bei Strafe, das Schiff zu verlassen, bevor es „vollständig entladen und gelöscht und wiederum gehörig geballastet ist, und die Segel von den Raaen getan sind.“ Damit stimmt in der Hauptsache die heutige Rechtsanschauung noch überein. So kann nach deutschem Rechte der Schiffsmann nach beendigter Reise seine Entlassung erst fordern, nachdem die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und festgemacht, sowie die etwa erforderliche Verklarung abgelegt ist. Das gilt auch dann, wenn die Löschung nicht durch die Mannschaft selbst zu bewirken ist oder bewirkt wird.

Die wichtigste, unmittelbar aus dem Zwecke der Heuerung sich ergebende Verpflichtung des Schiffsmannes während des Dienstverhältnisses ist die-

jenige zur Leistung der übernommenen Dienste. Wird sie, gleichviel ob infolge von Unfähigkeit oder von Widerspenstigkeit, nicht erfüllt, so kann dies eine Gefährdung aller an dem Schiffahrtsunternehmen bestehenden Interessen bedeuten. Begreiflich genug, daß in früheren Jahrhunderten, als die Qualifikation auch der wichtigsten Mitglieder der Schiffsbesatzung noch nicht durch öffentlichrechtliche Maßnahmen gesichert war, die Übernahme von Diensten, die sie nachher nicht leisten konnten, neben den privatrechtlichen Folgen des Heuerverlustes und der Schadensersatzpflicht mit schwerer, auch körperlicher, Strafe bedroht wurde. Es bestimmt sich aber die Art der Dienste, die der einzelne Schiffsmann schuldet, zunächst naturgemäß ganz nach der Stellung, für die er angeheuert ist. Je nach der Gattung des Schiffes und der durch sie gegebenen Zahl und Zusammensetzung der Besatzung grenzt sich der Kreis der dem Einzelnen obliegenden Funktionen des weiteren ab. Aber zu allen Zeiten hat es sich verstanden, daß im Falle der Not die Schranken fallen, und jedermann verpflichtet ist, seine ganze Kraft für jede gebotene Tätigkeit einzusetzen.

Die Anbordschaffung und Verstauung der Ladung, die Fürsorge für sie während der Reise und die Beendung der Löschung war, solange der Befrachter die Ladung begleitete oder begleiten ließ, seine Sache. Die Schiffsleute brauchen nach dem Konsulat der See, auch wenn die Verstauung vom Reeder übernommen ist, sie nur dann selbst zu bewirken, wenn andere Kräfte am Orte nicht gegen Bezahlung zu erlangen sind. In dem Maße, wie dem Befrachter gegenüber der Schiffer zur Fürsorge für die ihm übergebene Ladung gesetzlich verpflichtet wird, werden dem Schiffer (Reeder) gegenüber die Schiffsleute zur Ausführung der hierzu erforderlichen Arbeiten verpflichtet. Zunächst — so nach hansischen Quellen des 14. und 15. Jahrhunderts — haben die Schiffsleute dafür Anspruch auf besondere, von den Befrachtern zu zahlende Vergütung. Seit dem 17. Jahrhundert ist es die Regel, daß sie bei Abladung und Löschung, auch im Zwischenhafen, ohne weiteres Entgelt im Dienste des nunmehr zu deren Bewirkung verpflichteten Verfrachters tätig sein müssen. Hierbei ist es auch später insoweit verblieben, als es sich um Arbeiten für die an Bord untergebrachte Ladung handelt. Dagegen ist der Schiffsmann, was die Unterbringung und die Löschung anbetrifft, zwar gesetzlich auch jetzt noch zur Verrichtung der erforderlichen Arbeiten kraft des Heuervertrages verpflichtet. Aber es ist in weitem Umfange üblich geworden, daß der Reeder, zu dessen Lasten Ein- und Ausladung gehen, sie durch besondere, über die erforderliche technische Fertigkeit verfügende Gewerbetreibende (Stauer u. s. w.) bewirken läßt.

Die Verpflichtung der Schiffsleute, im Dienste zu verbleiben und ihre

Schuldigkeit zu tun, erlangt eine gesteigerte Bedeutung, wenn ein Fall der Seenot gegeben ist. Sie verstand sich hier nicht immer von selbst, wie aus den zahlreichen Vorschriften älterer Zeit hervorgeht, welche sie einschärfen, aber auch eine besondere Belohnung für ihre Erfüllung gewährt wissen wollen. Ein Hanserezeß von 1418 bedroht mit schwerer Strafe die Ausnutzung von Notfällen seitens des Schiffsvolkes zur Erzwingung solcher Belohnungen, aber einen gesetzlichen Anspruch innerhalb angemessener Grenzen billigt den Schiffsleuten doch auch noch der Rezeß von 1614 zu. Das Königl. Preußische Seerecht von 1727 verpflichtet einerseits das Schiffsvolk bei Verlust der Heuer, „auch größerer Straffe", nach äußerstem Vermögen die Rettung von Menschen, Schiff und Ladung zu bewirken, bestimmt aber zugleich, daß das Schiffsvolk „vor die bey der Bergung gethane Arbeit nach obrigkeitlicher Erkänntniß oder aber bedungenermassen von den Eigenthümern einen rechtmäßigen Berge-Lohn zu genießen haben" solle. Von den Gesetzen des 19. Jahrhunderts gewähren einige der Schiffsmannschaft einen Anspruch auf Lohn für ganz besondere Anstrengungen, während andere (wie das deutsche Handelsgesetzbuch) auch solche nur als Erfüllung der Pflicht betrachten und deshalb kein Recht auf Belohnung an sie knüpfen. Tatsächlich wird solche aber von den Reedern in geeigneten Fällen häufig gewährt.

Aus verschiedenen Veranlassungen beschäftigen sich die geltenden Seegesetze mit dem Falle, daß ein Schiffsmann bei der Verteidigung des Schiffes gegen Feinde und Seeräuber eine Verletzung davongetragen hat oder getötet worden ist. Die einschlägigen Vorschriften sind heutzutage von geringer Bedeutung. Zum Kampfe zwischen Kauffahrern und feindlichen Kriegsschiffen kann es kaum noch kommen, und die Seeräuberei hat selbst in den chinesischen Gewässern ihre einstige Rolle ausgespielt. Die bezeichneten Vorschriften der Gesetze sind nicht viel mehr als Gedenkzeichen früherer Verhältnisse, unter denen denn freilich auch die Frage der Verpflichtung des Schiffsmannes zur Verteidigung des Schiffes gegen Feinde und Korsaren einen ständigen Gegenstand gesetzlicher Regelung bilden mußte. Zum Teil wurde dabei auch die Fürsorge für die nötigen Waffen dem Einzelnen zur Pflicht gemacht, wobei dann die Höhe der ihm zugesicherten Heuer den Maßstab für die Art der Ausrüstung abgeben konnte.

Der Zahl nach nehmen — zumal in älteren Rechtsquellen, die sich mehr konkret auszudrücken pflegen — unter den Vorschriften über die Verpflichtungen der Schiffsleute die Ordnungsvorschriften die erste Stelle ein. Vor allem schulden die Schiffsleute dem Schiffer Gehorsam. Unbotmäßigkeit wird streng bestraft, am strengsten, wenn sie von mehreren gemeinschaftlich begangen wird und etwa gar die Gestalt der Meuterei annimmt. Dem

steht es nahe, wenn die Schiffsleute auf der Reise den Schiffer „zur Erhöhung der Heuer drängen", ein Fall, mit dem sich die hanseatischen Quellen älterer Zeit vielfach beschäftigen. Unter einander sollen die Schiffsleute Frieden halten. Sie sollen an Bord ein ordentliches Leben führen. „Das Schiffsvolk soll keine Gasterei im Schiffe halten ohne Wissen und Willen des Schiffers", heißt es im hanseatischen Seerecht von 1614, „keiner vom Schiffsvolk soll seine Frau des Nachts im Schiffe behalten", „keiner soll schießen ohne Befehl des Schiffers". Ohne Urlaub sollen sich die Schiffsleute, wenn das Schiff vor Anker liegt, nicht von ihm entfernen, und namentlich bei Nacht soll jedermann an Bord sein. Sorgfalt beim Wachehalten wird im Hinblick auf dessen Wichtigkeit immer wieder eingeschärft, Schlafen auf der Wache streng bestraft. Niemand soll ohne Erlaubnis sich eines Schiffsbootes bedienen u. a. m. Neueren Ursprungs ist die der Schiffsbesatzung mit Rücksicht auf die Befrachter auferlegte Pflicht, sich der Mitnahme von Gütern für eigene oder fremde Rechnung zu enthalten. Die genaue Erfüllung seiner Pflichten hatte früher der Schiffsmann vielfach eidlich zu geloben; ihre Verletzung wurde dann als Meineid behandelt.

3. Rechte des Schiffsmannes.

Der Heuervertrag ist, wie der gewerbliche Arbeitsvertrag überhaupt, seinem Wesen nach ein entgeltlicher Vertrag: Der Schiffsmann schließt ihn um der Vergütung willen, die er für seine Dienstleistung erhalten soll. Diese Vergütung kann sehr verschieden geartet sein und ist es im Laufe der Zeit und nach den einzelnen Arten der Seeschiffahrt gewesen. Wie bereits erwähnt (oben S. 179), kommt auch heutzutage noch die Anheuerung gegen Gewährung eines Anteils an der Fracht oder am Gewinn der Schiffahrtsunternehmung vor. Sie war ursprünglich nur eine Seite des genossenschaftlichen Betriebes der Seeschiffahrt überhaupt und hat sich teils durch die Macht der Gewohnheit, teils unter der Einwirkung der für die Gewinnbeteiligung sprechenden Gründe bis zur Gegenwart erhalten. Aber sie ist, wie bemerkt, längst zur Ausnahme geworden und für die Regel durch die feste Bemessung der Heuer, sei es in Pausch und Bogen für die Reise oder namentlich nach der Zeit, besonders nach Monaten, verdrängt. Die Höhe der Heuerbeträge bestimmt sich nach der Vereinbarung der Parteien, für welche die Gesamtheit der in Betracht kommenden, wirtschaftlichen Faktoren maßgebend ist. Gesetzliche Heuerbeträge, die in früheren Zeiten für einzelne Reisen vorgeschrieben sind, kommen jetzt nicht mehr vor. Immerhin hat die einstige Form des Betriebes sowohl in Gestalt gewisser, neben der Heuer gewährter Leistungen an die Mitglieder der Schiffsbesatzung,

als auch in der Art der Regelung des Heueranspruchs selbst bis an die Gegenwart heran und bis in die Gegenwart hinein noch nachgewirkt.

Auch nachdem bereits die Heuer zu der eigentlichen Gegenleistung für die Dienste des Schiffsmannes geworden, dieser also an dem Gewinn und der kaufmännischen Spekulation nicht mehr beteiligt war, hat sich als ein Überrest des älteren Zustandes noch lange Zeit als Zubehör des Heueranspruchs das Recht des Schiffsmanns auf die sogen. Führung erhalten, welches ihm die Möglichkeit eigener Spekulation anläßlich der Reise verschaffte. Vermöge dieses Rechts war er befugt, ein größeres oder geringeres, schon frühzeitig gesetzlich genau bestimmtes, auch wohl nach dem Range des Betreffenden sich bemessendes Quantum von Waren für eigene Rechnung mitzuführen. Er zahlte davon naturgemäß keine Fracht, kontribuierte damit auch nicht zur großen Haverei, trug aber andererseits der Regel nach auch die Gefahr des Verlustes allein. Die Ausübung dieses Rechts wurde in älterer Zeit den Schiffsleuten vielfach erleichtert. So bestimmte das lübische Schiffsrecht vom Jahre 1299, daß, wenn der Schiffsmann zur Verladung von Führung nicht vermögend genug sei, der Schiffer sie für ihn bewirken solle. Nach einer lübischen Verordnung noch des 16. Jahrhunderts soll ihm der Schiffer nötigenfalls am Orte der Abladung das zur Anschaffung der Führung erforderliche Geld vorschießen, um es dann am Löschungsplatze von der Heuer in Abzug zu bringen. Sehr bezeichnend für die Auffassung, die man von der wirtschaftlichen Bedeutung der Einrichtung hatte, ist, daß noch im Anfang des 17. Jahrhunderts in Venedig „zur Förderung des Seehandels“ das Maß der dem einzelnen Schiffsmanne zustehenden Führung verdoppelt wurde.

Auf der anderen Seite hatte man aber von jeher schon mit den Mißbräuchen zu kämpfen gehabt, zu denen das Institut der Führung Anlaß gab. Zunächst war den Schiffsleuten gestattet gewesen, über ihr Recht auch zu Gunsten dritter Personen zu verfügen; zum Schutze der Befrachter gegen die ihnen hieraus erwachsende Konkurrenz Außenstehender wurde dies zum Teil bereits im Mittelalter gesetzlich verboten. Immer von neuem machten die Überschreitung des gesetzlichen Quantums durch die Schiffsleute und die Verzögerung des Reiseantritts durch säumige Beschaffung der Führung ein Einschreiten erforderlich. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts beginnen daher schon die gesetzlichen Verbote der Führung überhaupt. Sie hat sich aber zum mindesten in der Beschränkung auf die Verfügung des Schiffsmanns über seinen Raum im Volkslogis noch lange erhalten. Nicht selten füllte der Schiffsmann ihn mit Waren, die ihm ein Dritter anvertraute, und die er dann zu gemeinsamem Nutzen veräußerte (sogen.

Pacotillevertrag). Immerhin hat auch in dieser beschränkten Gestalt das Recht der Führung erhebliche Nachteile im Gefolge, wie z. B. die Gefährdung von Schiff und Ladung durch die im Falle des Gelingens besonderen Gewinn versprechende Verladung verbotener Waren. Die Gesetze des 19. Jahrhunderts, in dessen Betriebsweise das Institut der Führung ohnehin nicht hineinpaßt, erkennen es fast durchweg nicht mehr an. Die vertragsmäßige Zulassung für den Einzelfall wird dadurch natürlich nicht berührt.

Innerhalb der rechtlichen Behandlung des Heueranspruchs selbst weist auf die Zeiten des Genossenschaftsbetriebes zumal die weitgehende Abhängigkeit zurück, in welcher die Heuerforderung lange Zeit zur Frachtforderung des Reeders gestanden hat. Der Übergangszustand zwischen der Ersetzung der älteren durch die neuere Betriebsweise ist am besten aus der katalanischen Sammlung von Seerechtsgebräuchen zu erkennen, die etwa im 13. Jahrhundert entstanden ist und unter dem Namen des Konsulats der See die weiteste Verbreitung gefunden und jahrhundertelang Geltung gehabt hat. Sie zeigt den Heuervertrag vollkommen ausgebildet und setzt als Regel auch schon die feste Bemessung der Heuer voraus. Aber nicht allein ist diese überhaupt nur dann zu zahlen, wenn die Fracht zu zahlen, d. h. also die vom Reeder übernommene Beförderung der Güter gehörig bewirkt ist; es steigert und verringert sich vielmehr mit der Steigerung und Verringerung der Fracht auch der Betrag der Heuer: „Fracht ist die Mutter der Gage". Insoweit, als die freilich dem Betrage nach nicht mehr mit der Fracht sich verändernde Heuer erst verdient war, wenn die Fracht selbst verdient war, hat sich dieser Satz z. B. im englischen Recht bis weit in das 19. Jahrhundert (1854) zu erhalten vermocht. Es trug dazu namentlich auch die Absicht bei, der Schiffsmannschaft die Erhaltung des Schiffs, die ja meist die Vorbedingung für die Entstehung des Frachtverkehrs bildet, zum Gegenstande wie der Pflicht, so auch des eigenen Interesses zu machen. Die Mehrzahl der neueren Gesetzgebungen hat den Satz: „Fracht ist die Mutter der Gage" allerdings längst fallen gelassen; auf dem veralteten Standpunkt verharren noch besonders diejenigen Italiens, Spaniens und Portugals. Aber an das Schicksal wenigstens des Schiffes knüpfen auch Gesetzgebungen der ersteren Art das der Heuer durch die Vorschrift, daß der Schiffsmann wegen seiner Forderung nur aus der fortune de mer des Reeders Befriedigung finden kann, daher insbesondere der Verlust des Schiffes durch Untergang oder Wegnahme den des Heueranspruchs regelmäßig im Gefolge hat. Das deutsche Recht läßt seit einem Menschenalter den Reeder für die Forderungen der Schiffsbesatzung aus Dienst- und Heuerverträgen mit seinem

ganzen Vermögen haften. Umsomehr sollte es das alte Verbot, die Heuerforderung des Schiffers und des Schiffsmannes unter Versicherung zu bringen, fallen lassen. Das belgische Seegesetz von 1879 und die skandinavischen Seegesetze (1891—1893) haben das bereits getan.

Da die Heuer eine Vergütung für Dienstleistungen darstellt, bildet die natürliche Regel, daß sie postnumerando zu zahlen ist. Wenn der Schiffsmann als Gegenleistung Fracht- oder Gewinnanteil bezieht, oder wenn die eigentliche Heuer, wie regelmäßig, nach Zeit bestimmt ist, kann sogar die Feststellung des überhaupt Geschuldeten erst nach Beendigung der Reise erfolgen. Aber auch abgesehen davon ist unter der Herrschaft der Regel „Fracht ist die Mutter der Gage" die letztere meist erst nach Ausführung des Unternehmens wirklich verdient. Dem so beschaffenen Rechtsverhältnis hat nun aber von jeher die Macht der Tatsachen sehr bedeutende Zugeständnisse abgenötigt. Nicht nur der Schiffsmann selbst ist daran interessiert, zwischen Anheuerung und Antritt der Reise über einige Geldmittel zu verfügen, um sich gehörig ausrüsten zu können. So bietet sich zuvörderst Veranlassung, mit der Reichung des Handgeldes beim Vertragsabschluß die Gewährung eines Heuervorschusses zu verbinden. Darüber hinaus ist es aber schon im Mittelalter vielfach üblich und dann auch gesetzlich bestimmt gewesen, daß ein erheblicher Teil der Heuer im voraus, beziehentlich während der Reise zu zahlen war. Im hansischen Verkehr des 15. Jahrhunderts scheint die Vorausbezahlung der halben Heuer ganz gewöhnlich gewesen zu sein. So führt z. B. im Jahre 1497 Danzig bei König Hans von Dänemark darüber Beschwerde, daß er von jedem die dänischen Gewässer passierenden Schiffe zwei Mann für seinen Dienst nehme, und der Schiffer auf diese Weise die vorausbezahlte halbe Heuer einbüße. Zu dieser Zeit hatte aber bereits die Hansa gegen diese Übertreibung der Vorausleistung Stellung genommen. Im Jahre 1481 hatten die Schiffer von der Hanse deren Aldermännern zu Brügge eine Anzahl von Forderungen vorgetragen, welche sich auf die rechtliche Regelung des Heuervertrages bezogen und welche in der Hauptsache in den Lübecker Rezeß von 1482 Aufnahme gefunden haben. An erster Stelle unter ihnen stand das Verlangen, daß die Heuer für durchgehende Reisen je zu einem Drittel bei der Ausreise, im Löschungshafen und nach der Rückkehr zahlbar sein solle. Diese Drittelung hat sich als gesetzliche Regel lange erhalten. Die neueren Seerechte gehen in der Frage weit auseinander. Sie wenden sich zum Teil nur gegen übermäßige Vorschußleistung, meist aber auch gegen die Auszahlung der verdienten Heuer vor Beendigung der Reise oder doch vor erfolgter Löschung der Ladung. Für die Ausgestaltung der Vorschriften im einzelnen ist

einmal der Gesichtspunkt maßgebend, daß der Reeder vor dem Entlaufen des Schiffsmannes, sodann der andere, daß der Schiffsmann vor sich selbst gegen Vergeudung geschützt werden soll. Die gesetzlichen Vorschriften über den Zeitpunkt der Heuerzahlung können im allgemeinen durch abweichende Vereinbarung der Vertragsparteien außer Anwendung gesetzt werden. Vereinbarungen dieser Art sind sehr gewöhnlich. So wird z. B. durch sie vielfach den Angehörigen der Schiffsleute das Recht eingeräumt, einen Teil der Heuer während der Reise je nach Fälligwerden in Raten bei der Reederei oder ihrem Vertreter zu erheben.

Die Heuerforderung des Schiffsmannes ist von alters her und überall in besonderem Maße geschützt. Sie genießt im Konkurse und außerhalb desselben den Vorrang vor anderen Forderungen, und ihre Geltendmachung ist meist durch Gewährung eines gesetzlichen Pfandrechts und dergl. am Schiffe und an der Fracht gesichert. Auch, wo die Zahlung selbst nicht erzwungen zu werden braucht, sucht zumal in neuerer Zeit die Gesetzgebung der Schädigung und Ausbeutung der Schiffsleute aus Anlaß der Zahlung wirksam zu begegnen. So, indem sie für gehörige Buchführung und Rechnungslegung hinsichtlich der Heueransprüche sorgt, indem sie in verschiedener Art die Mitwirkung von Behörden vorschreibt, vor denen oder selbst an die zunächst die Auszahlung zu erfolgen hat, und indem sie dem Schiffsmann ein Recht auf Zahlung in barem Gelde zuspricht. Die Verletzung derartiger Vorschriften zieht namentlich für den Schiffer von der Schadenersatzpflicht abgesehen Geld- oder Freiheitsstrafe nach sich.

Neben der Heuer, die er vom Reeder erhielt, hatte der Schiffsmann in älterer Zeit vielfach noch vom Befrachter besondere Vergütung für seine der Ladung gewidmete Tätigkeit zu beanspruchen (Windegeld, Kühlgeld u. s. w.). Das hing damit zusammen, daß er zu dieser Tätigkeit kraft des Heuervertrages nicht verpflichtet war. Im Laufe der Zeit, ist, wie schon erwähnt, hierin eine Änderung eingetreten. Zugleich aber ist das Dienstverhältnis, das der Schiffsmann durch den Heuervertrag eingeht, umfassender und ausschließlicher geworden, als es früher war. Damit verträgt es sich nicht, daß er während desselben zugleich in den Dienst anderer Personen tritt. Er würde daher, auch wo er nach Vertrag oder Brauch von gewissen Arbeiten in Ansehung der Ladung, besonders beim Laden und Löschen, befreit ist, ohne Einwilligung des Schiffers sie nicht durch besonderen Vertrag für den Befrachter oder Empfänger übernehmen dürfen.

In der Natur der Sache liegt es, daß der Schiffsmann immer Anspruch auf Schlafraum, sowie Raum zur Unterbringung seiner Sachen, früher auch der Führung, gehabt hat. Über die Angemessenheit des Volks-

logis macht die Gesetzgebung zum Teil bereits im Mittelalter. Dagegen hat der Schiffsmann ursprünglich gleich dem mitreisenden Kaufmann für seine Beköstigung selbst zu sorgen. Das Konsulat stellt nebeneinander die Verheuerung auf Selbstbeköstigung und die bereits als Regel gedachte Heuer mit Schiffsverpflegung. So alt, wie diese selbst, ist offenbar der mit ihr zum Schaden der Mannschaft getriebene Mißbrauch. Nur so läßt sich erklären, daß schon in früher Zeit ganz detaillierte Vorschriften über Art und Menge der den Schiffsleuten zukommenden Speisen und Getränke unter Berücksichtigung der verschiedenen örtlichen Gepflogenheiten und der unter Umständen zu gewährenden Extrarationen getroffen werden. Die Bestimmungen dieser Art haben nach dem Verschwinden der Selbstbeköstigung und mit der Steigerung der staatlichen Fürsorge für die Schiffsleute an Bedeutung gewonnen. Auf der anderen Seite ist es wieder eine jener merkwürdigen Annäherungen der völlig veränderten, modernen an die ursprünglichen Zustände, daß gerade im Großbetriebe der Dampfschiffahrt die Selbstbeköstigung der Mannschaft wiederum Verwendung findet.

Die Fürsorgepflicht des Reeders erfährt eine Steigerung in Fällen der Erkrankung oder Verwundung des Schiffsmanns. Freilich wird dabei von jeher unterschieden, ob die Erkrankung vor Antritt oder während der Reise, ob sie durch eigenes Verschulden des Schiffsmannes oder unverschuldet, letzterenfalls wieder, ob sie in Ausführung dienstlicher Verrichtungen entstanden ist. Als allgemein anerkannt kann aus den im einzelnen von einander abweichenden Gesetzgebungen bezeichnet werden, daß die bloße Tatsache der zeitweiligen, durch Krankheit herbeigeführten Dienstuntauglichkeit des Schiffsmanns den Schiffer nach Antritt der Reise nicht berechtigt, die Heuer zu kürzen oder gar den Vertrag aufzulösen, daß vielmehr der Schiffsmann für eine gewisse Zeit außer dem Anspruch auf Heuer und Kost auch einen solchen auf Krankenpflege hat. Dadurch, daß der Erkrankte an Land gesetzt werden muß, kommt dieser Anspruch nicht in Wegfall. Es versteht sich aber, daß das Schiff auf seine Genesung nicht zu warten braucht.

4. Endigung des Heuervertrages.

Das Dienstverhältnis des Schiffsmanns nimmt sein Ende durch den Eintritt bestimmter Ereignisse oder durch ein auf die Lösung des Vertrags gerichtetes Handeln der Parteien. Letzterenfalls kann wiederum entweder im Wege einer Willenseinigung des Reeders (Schiffers) und des Schiffsmanns der Vertrag aufgehoben werden oder im Wege einseitiger Lösung durch den Reeder oder durch den Schiffsmann. Die hiernach in Betracht kommenden Endigungsgründe des Heuervertrages sind ihm teils mit anderen

Verträgen, namentlich Arbeitsverträgen, gemeinsam, teils mit Rücksicht auf die besonderen Rechtsverhältnisse der Seeschiffahrt überhaupt zur Anerkennung gelangt oder doch in eigentümlicher Art ausgestaltet.

Da der Heuervertrag eine persönliche Dienstleistung des Schiffsmanns zum Gegenstande hat, wird er naturgemäß durch dessen Tod aufgehoben. Der Schiffer hat dann für die Bestattung des Verstorbenen und für die Erhaltung seines Nachlasses Sorge zu tragen. Vor allem entsteht die Frage, wieviel an Heuer den Erben zukommt. Die Rechtsquellen älterer Zeit, welche meist die Anheuerung auf Aus- und Rückreise voraussetzen, pflegen zu unterscheiden, ob der Schiffsmann vor oder nach Antritt der Heimreise gestorben ist. In dem einen Falle erhält der Erbe meist die Hälfte der bedungenen Heuer, in dem anderen die ganze Heuer. Doch begegnen auch Vorschriften, die für den Schiffsmann noch günstiger sind, namentlich für den Fall, daß der Schiffsmann bei der Verteidigung oder sonst im Dienste des Schiffs den Tod gefunden hat, oder daß er auf Fracht- oder Gewinnanteil angeheuert ist. Dem entsprechen noch jetzt die Regeln z. B. des französischen und des holländischen Rechts. Meist aber nehmen die geltenden Rechte im Prinzip den Standpunkt ein, daß den Erben nur gebührt, was der Schiffsmann bis zum Tage seines Todes verdient hatte; wenn die Heuer in Pausch und Bogen für die ganze Reise bedungen war, hat dann eine verhältnismäßige Teilung zu erfolgen.

Im regelmäßigen Verlaufe der Dinge endigt der Heuervertrag mit dem Ablauf der Zeit oder der Beendigung der Reise, für die er eingegangen worden ist. „Ist die Reise gemacht, ist der Schiffsmann befreit“, sagt das Konsulat des Meeres, welches freilich den Schiffsmann nötigt, auch über die vereinbarte Reise hinaus fortzudienen, wenn an ihrem Endorte die Gewinnung von Ersatz nicht möglich ist; „denn das Schiff kann nicht seine Reise verlieren um der Mannschaft willen“. Vorschriften dieser Art, die häufiger begegnen, werden in älterer Zeit nicht eben große, praktische Bedeutung gehabt haben, weil der Natur der Sache nach die Anheuerung meist auf Aus- und Rückreise erfolgte.

Einen allgemein anerkannten Endigungsgrund für den Heuervertrag bildet von alters her der Untergang des Schiffes, dem dessen Unbrauchbarwerden und Verlust, z. B. durch Wegnahme, in dieser Beziehung gleichzustellen sind. In allen diesen Fällen wird die Ausführung der Reise unmöglich, für welche die Anheuerung erfolgt ist, und damit diese selbst hinfällig. Hierbei ist es auch verblieben, nachdem im Gegensatze zu der früheren Regel „Fracht ist die Mutter der Gage“ (s. oben S. 187) der Anspruch auf Heuer für die bis zum Untergange des Schiffes geleisteten

Dienste dem Schiffsmanne zugestanden worden ist. Eine Durchbrechung muß die alte Regel allerdings da erfahren, wo die Heuerung überhaupt nicht mit Beziehung auf ein bestimmtes Schiff erfolgt, sondern der Schiffsmann etwa zu beliebiger Verwendung auf den Schiffen einer Reederei in den Dienst getreten ist.

Besonders eingehend beschäftigen sich die Quellen schon des Mittelalters mit der Frage der Einwirkung einer Veräußerung des Schiffes während der Reise auf die Heuerverträge der Besatzung. Anscheinend sind diese ursprünglich durch die Veräußerung des Schiffs schlechthin aufgehoben worden. Nur wenn der Verkauf an einen Mitreeder erfolgte, dauert nach den Quellen des 12. und 13. Jahrhunderts der Heuervertrag fort. Augenscheinlich liegt der Gedanke zu Grunde, daß der Schiffsmann sich nicht die Substituierung eines anderen Dienstherrn an Stelle des ursprünglichen gefallen zu lassen braucht. Deshalb wird auch mehrfach bestimmt, daß, wenn der Reeder an Stelle des verkauften ein neues Schiff erwirbt, der Schiffsmann seinen Dienst auf diesem fortzusetzen hat. Das ist insofern von Interesse, als sich daraus die Anschauung der Zeit erkennen läßt, es komme nicht auf die Identität des Schiffes, sondern nur auf die des Schiffsherrn an. Dem entspricht dann die weitere Entwicklung, deren Anfänge sich in den Marseiller Statuten im 13. Jahrhundert zuerst nachweisen lassen. Nach ihnen soll der Schiffsmann, der sich auf ein Marseiller Schiff für eine bestimmte Reise verheuert hat, wenn dieses an Marseiller verkauft wird und in deren Dienst dieselbe Reise machen soll, ihnen unter den vereinbarten Bedingungen folgen. Die gleiche Nationalität gibt somit den Ausschlag; die individuelle Persönlichkeit des Reeders kommt insoweit nicht mehr in Betracht. Heutzutage ist an die Stelle der Nationalität des Reeders die mit ihr nicht schlechthin zusammenfallende, in dem Flaggenrecht zum Ausdruck gelangende Nationalität des Schiffes getreten. Verliert das Schiff die Flagge, so werden nach deutschem Rechte dadurch zwar die Heuerverträge nicht von selbst aufgehoben, aber die Schiffsleute sind befugt, einseitig ihre Entlassung zu fordern.

Wir sind hiermit bereits zu einem der Fälle gelangt, in denen der Heuervertrag im Wege einseitiger Willensäußerung des Schiffsmannes sein Ende nimmt. Andere Fälle der Art, welche sich meist im wesentlichen unverändert seit dem Mittelalter bis zur Gegenwart erhalten haben, sind schwere Pflichtwidrigkeit des Schiffers, besonders Nichtgewährung der geschuldeten Kost, Möglichkeit der Erlangung einer besseren Stellung, sei es durch Erwerb eines Schiffes zu eigener Führung oder durch Anstellung als Schiffer oder Steuermann, Verheiratung des Schiffsmannes, mindestens wenn

er nicht mehr zu fahren beabsichtigt. Veraltet ist die Vorschrift mittelalterlicher Quellen, nach der auch die Ablegung eines Wallfahrtsgelübdes dem Schiffsmann Anspruch auf Entlassung gibt. Dagegen gewähren wiederum neuere Gesetze dem Schiffsmann einen solchen Anspruch, wenn die Reise eine gewisse Zeitdauer überschritten hat und nicht ein anderes ausdrücklich oder durch die Art der Heuerung vereinbart ist.

Dem Rechte des Schiffsmanns, die Entlassung zu fordern, steht gegenüber das des Schiffers, sie ihm zu erteilen. Es ist der Natur der Sache nach praktisch sehr viel wichtiger als jenes, und] die Feststellung der Gründe, aus welchen, sowie der Art, in welcher es ausgeübt werden kann, bildet einen ständig wiederkehrenden Bestandteil der Seerechtsquellen alter und neuer Zeit. Vornehmlich wird ein Unterschied darnach gemacht, ob die Reise schon angetreten ist oder nicht, letzterenfalls auch wohl wiederum darnach, ob die Anmusterung bereits stattgefunden hat oder nicht. Jedenfalls nach Antritt der Reise ist die Entlassung nur noch aus gesetzlich bestimmten Gründen gestattet. Naturgemäß sind dies meist solche, die in der Person des Schiffsmanns liegen, so namentlich schwere oder dauernde Verletzung seiner Pflichten. Zuweilen wird aber noch dem Schiffer ein Entlassungsrecht in einzelnen Fällen eingeräumt, wo der Antretung oder Fortsetzung der Reise Hindernisse entgegentreten.

Selbstverständlich ist, daß Schiffer und Schiffsmann jederzeit durch Übereinkunft den Heuervertrag aufheben können, sowie daß durch diesen selbst jeder Partei ein näher bestimmtes Recht einseitiger Kündigung gewährt sein kann. Das namentlich in hansischen Quellen älterer Zeit begegnende, gesetzliche Rücktrittsrecht beider Kontrahenten vor Antritt der Reise, welches gegen Zahlung der halben Heuer willkürlich ausgeübt werden konnte, ist in dieser Gestalt heutzutage verschwunden.

Je nach dem Grunde, aus welchem der Heuervertrag sein Ende nimmt, gestalten sich die Ansprüche sehr verschieden, die dem Reeder und dem Schiffsmann gegen einander zustehen. Wird der Vertrag durch Übereinkunft aufgehoben, so kann, wenn nicht ein anderes vereinbart wird, mit der Auszahlung der bis zum Augenblick verdienten Heuer an den Schiffsmann die Erledigung der rechtlichen Beziehungen zwischen den Parteien gegeben sein. Wird der Schiffsmann aus einem in seiner Person gegebenen, gesetzlichen Grunde entlassen, so hat er mehr als die verdiente Heuer nicht zu beanspruchen. In anderen Fällen der Endigung des Vertrages hat er Anspruch auf eine nach den Umständen verschiedene, meist in Heuerquoten gesetzlich bemessene Entschädigung. Ohne Rücksicht darauf, wie das Dienstverhältnis beendigt worden ist, kann der Schiffsmann schon im Hinblick auf sein weiteres Fort-

kommen die Erteilung eines Zeugnisses vom Schiffer verlangen. An die Beendigung des Dienstverhältnisses schließt sich aus denselben Gründen und in derselben Art, wie die Anmusterung an den Abschluß des Heuervertrages, die Abmusterung.

5. Fürsorge für Schiffsleute.

Unter dem System der Sklavenwirtschaft wird ein Mindestmaß von Fürsorge für den Arbeiter durch das eigene Interesse des Herrn an möglichster Erhaltung seiner Arbeitskraft gewährleistet. Dem freien Arbeiter gegenüber kommt dieses egoistische Moment auf seiten des Arbeitgebers nicht in Betracht. Soweit dieser nicht auf Grund des Vertrages oder freiwillig für den Arbeiter Sorge trägt, bedarf es zu dessen Schutz des Eingreifens einer den Parteien übergeordneten Macht. Ein solches hat seitens der staatlichen und quasistaatlichen Gemeinwesen bei keiner Art des Arbeitsvertrages so früh und so umfassend stattgefunden, wie beim Heuervertrage. Schon die allgemeinen Maßnahmen zum Schutze gegen die Gefahren der Seeschiffahrt, wie die Sicherung der Fahrstrecken, die Überweisung des Schiffsbaues, die Kontrolle über die Ausrüstung der Schiffe u. s. w., mußten und sollten in erster Linie auch den Personen der Besatzung zugute kommen. Darüber hinaus haben wir besondere, der Fürsorge für sie dienende Einrichtungen, z. B. in der Beschränkung der Vertragsfreiheit, der behördlichen Mitwirkung bei Begründung und Beendigung des Dienstverhältnisses und sonst bereits kennen gelernt. An dieser Stelle ist noch auf einige weitere Betätigungen der staatlichen Fürsorge für die Schiffsleute hinzuweisen.

Eine eigentümliche Gefahr seines Berufs besteht für den Schiffsmann darin, daß er leicht in die Lage kommen kann, wider seinen Willen unter Umständen in der Fremde verweilen zu müssen. Und zwar kann der Aufenthalt fern von der Heimat entweder von vornherein unfreiwillig sein (z. B. wenn das Schiff untergeht, und der Schiffsmann gerettet wird) oder dies erst nachträglich werden (z. B. wenn der Schiffsmann freiwillig im Auslande zurückgeblieben ist, dort aber seine Rechnung nicht findet). Innerhalb der gesetzlichen Regelung des Heuervertrages konnte dem Übelstande eines erzwungenen Aufenthaltes der Schiffsleute in der Fremde nur in engen Grenzen entgegengetreten werden. Daß der Schiffer, wenn der Heuervertrag außerhalb des Ausgangshafens der Reise aufgehoben wird, regelmäßig den Schiffsmann nach diesem zurückzubefördern oder für seine Rückbeförderung Sorge zu tragen hat, ist seit dem Mittelalter geltendes Recht. Aber erst seit dem 17. Jahrhundert ist die Gesetzgebung darauf

bedacht, auch solchen Schiffsleuten, die zunächst freiwillig oder unter Umständen in der Fremde verblieben sind, bei welchen ein Anspruch auf Rückbeförderung an den Heuervertrag nicht angeschlossen werden konnte, die Heimkehr im Falle der Mittellosigkeit zu ermöglichen. Die Gesetzgebungen des 19. Jahrhunderts verfolgen diesen Zweck mittelst einer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung, die sie den Schiffen ihrer Handelsmarine in Ansehung hilfsbedürftiger, staatsangehöriger Schiffsleute ohne Rücksicht auf Bestehen oder Nichtbestehen eines besonderen Rechtsverhältnisses zwischen dem Reeder und dem Schiffsmann auferlegen. Zu Gunsten ausländischer Schiffsleute greifen die einschlägigen Vorschriften teils innerhalb engerer Grenzen gesetzlich, teils auf Grund internationaler, auf dem Gegenseitigkeitsprinzip beruhender Vereinbarungen Platz. Die aus der Heimschaffung erwachsenden Kosten sind, soweit sie nicht von dem Mitgenommenen selbst erlangt werden können, von dem Heimatsstaate zu tragen.

Der Beruf des Schiffsmanns ist der Natur der Sache nach nicht geeignet, ihm regelmäßig die Ansammlung von Ersparnissen zu gestatten, die ihm für den Fall eintretender Erwerbsunfähigkeit auskömmlichen Lebensunterhalt sicherten. Das vorzeitige Eintreten dieses Falles muß aber im Hinblick auf die besonderen Anstrengungen und Gefahren des seemännischen Berufes als naheliegend ins Auge gefaßt werden. Eine weitgehende Fürsorgepflicht des Reeders für den in seinem Dienste erkrankten oder verletzten Schiffsmann ist außer in Fällen eigenen Verschuldens des letzteren von alters her gesetzlich vorgesehen. Hat der Schiffsmann die Verletzung bei Verteidigung des Schiffs gegen Piraten erhalten, so sind die Kosten seiner Heilung als große Haverei von Schiff und Ladung gemeinsam zu tragen. Und wenn er, fügt das hanseatische Seerecht von 1614 hinzu, „zu solcher Unvermögenheit geriete, daß er die Kost nicht mehr gewinnen möchte, soll ihm frei Brot sein Leben lang verschafft oder sonst eine billige Verehrung nach Gelegenheit dafür zugekehrt werden.“ In England und namentlich in Frankreich begann mit dem 19. Jahrhundert der Staat die Fürsorge für erwerbsunfähig gewordene Seeleute zu organisieren. Die erforderlichen Mittel wurden teils durch Beiträge der Schiffsleute von ihren Gagen aufgebracht, teils aus staatlichen Quellen geschöpft. In Frankreich gewährt die mit der inscription maritime (s. oben S. 176) in Verbindung gesetzte caisse des invalides de la marine dem Seemann eine Pension spätestens, wenn er 50 Jahre alt ist und 300 Monate Fahrzeit aufzuweisen hat. Die soziale Gesetzgebung des Deutschen Reichs ist auch an den Seeleuten nicht achtlos vorübergegangen. Sie gewährt ihnen ergänzend und sichernd ihren Schutz in Fällen, wo die Verpflichtungen der Reeder aus den Heuerverträgen

nicht ausreichen oder nicht in Betracht kommen. Die als Trägerin der Unfallversicherung geschaffene Seeberufsgenossenschaft übt vermöge der ihr zugewiesenen Funktionen auch eine bedeutsame, Unfällen vorbeugende Tätigkeit aus.

Die staatliche Fürsorge für den Schiffsmann, wie sie in den zuletzt erwähnten Einrichtungen zu Tage tritt, steht dem Heuervertrage selbständig gegenüber. Aber sie steht mit ihm in engem Zusammenhang, da in ihm der Beruf des Seemanns von Fall zu Fall zur Ausübung gelangt und dadurch die Bedürfnisse entstehen, deren Befriedigung die Fürsorge des Staates zu dienen bestimmt ist. Die Grenzen, innerhalb deren sie diese Aufgabe zu erfüllen hat, sind nach der Seite des Heuervertrages hin durch diejenigen gegeben, innerhalb deren dem Reeder kraft des Vertrages die Fürsorge für den Schiffsmann auferlegt ist. Darin, daß der Reeder von den ihm hierdurch erwachsenden Verpflichtungen sich nicht im Wege der Vereinbarung befreien darf, tritt auch innerhalb des privatrechtlichen Heuervertrages das öffentliche Interesse an der Art seiner Gestaltung zu Tage. In der Geschichte des Heuervertrages spiegeln sich so die Wandlungen wieder, welche im Laufe der Zeit die öffentliche, insonderheit die Staatsgewalt in der Stellungnahme gegenüber dem Arbeitsvertrage überhaupt durchgemacht hat. Nur ist auf diesem Gebiete niemals das individualistische Prinzip der Vertragsfreiheit zu der unbeschränkten Geltung gelangt, die es im Bereiche des Vermögensrechtes unter der Mitwirkung entsprechender wirtschaftlicher Anschauungen anderweitig zu erlangen vermochte. Um so leichter konnte der moderne Staat hier an die Lösung der Aufgaben herantreten, die ihm durch die Notwendigkeit des Schutzes der wirtschaftlich Schwachen in unserer Zeit gestellt sind. —

Untersuchung

über die

Lage der französischen Handelsflotte und der französischen Seeleute.

Von

Léon de Seilhac,
ständigem Beirat des Musée social in Paris.

Vorwort.

Alle Welt redet von der beklagenswerten Lage unserer Handelsflotte und von dem nicht weniger bedauernswerten Lose unserer Seeleute, welche vergeblich auf Anheuerung warten und gezwungen sind, in den Häfen ein müßiges Dasein zu führen. Freilich gehen diese beiden Übelstände einer aus dem anderen hervor.

Wenn ein Land auf seine Handelsflotte Wert legt, so geschieht das zweifellos in erster Linie mit Rücksicht auf die ungehinderte Ausfuhr seiner Erzeugnisse und auf die Sicherung seiner Absatzwege, nicht weniger aber in der Absicht, stets eine für die Kriegsflotte bereite Mannschaft zur Hand zu haben, die von Jugend auf an das Leben an Bord, an ausgedehnte Seefahrten und an Schiffsdisziplin gewöhnt ist.

Es kommt also hier nicht nur ein einzelner Erwerbszweig in Frage, sondern es handelt sich um das Sein oder Nichtsein eines Landes mit zahlreichen Kolonien, dessen Nachbarn zudem wohl bewaffnet und im Besitze starker Flotten sind.

Folgende zwei Fragen wollen wir nacheinander behandeln:

Zunächst die auf die Handelsflotte bezügliche; ihren Verfall werden wir offen zugestehen, gleichzeitig die Ursachen dieses Verfalls aufdecken und zu dessen Abhilfe Vorschläge machen.

Die zweite Frage betrifft die auf der Handelsflotte, sowie die in der Küsten- und Hochseefischerei beschäftigten Seeleute, deren Lage wir eingehend untersuchen wollen, ohne uns auf Vorschläge zu ihrer Hebung einzulassen, weil schon die erste Frage sich mit diesem Gegenstande beschäftigt.

„Macht uns gute Politik, so schaffen wir euch gute Finanzen!" sagte der Baron Louis. Baut uns gute Schiffe, so könnten wir sagen, so verschaffen wir euch gute Matrosen.

Die Bewohner unserer Küsten, zumal die der Bretagne, sind zweifellos ausgezeichnete Seeleute, und würden geradezu vollkommen sein, hätten sie

nicht eine so ausgesprochene Neigung zum Branntweingenuß. Aber was soll so ein Matrose tun, wenn seine Fähigkeiten brach liegen müssen? Er findet keinen Dienst auf französischen Schiffen!

Unsere ganze Aufgabe läuft also auf eine Verbesserung der Handelsflotte hinaus.

Erster Teil.

Die französische Handelsflotte.

Die Küsten Frankreichs sind im Verhältnis zu seiner Größe ausgedehnter, als die jedes anderen Landes, und seine natürliche Lage würde es ausschließlich auf die See verweisen, hätte die Regierung des Landes ihre Fürsorge nicht zwischen die Küsten und die Grenzgebiete im Nordosten, Osten und Südosten zu teilen.

Frankreich zählt nicht weniger als neunundsechzig Häfen. Aber diese Fülle birgt eine Gefahr in sich.

Man hat nur zu sehr außer acht gelassen, daß ein großer Hafen nur als gewerblicher und Handelsmittelpunkt zur Entwicklung gelangen kann, und man hat sich zum Schaden der großen Häfen zu sehr der kleinen angenommen, die doch niemals zu irgend welcher Bedeutung gelangen können und lediglich den wirklich wichtigen Häfen Abbruch tun. Nur die letzteren sollten um ihrer Lage und ihres Geschäftsumfanges willen von Rechts wegen die Aufmerksamkeit der Behörden auf sich lenken. In allen diesen Häfen belaufen sich die eingehenden Hafenabgaben auf $7^{1}/_{2}$ Millionen Francs (fürs Jahr), und davon bringen ihrer zwei, Le Havre und Marseille, allein 3 427 000 frcs. auf, und Le Havre, Marseille, Rouen, Bordeaux und Dünkirchen allein zusammen über 5 000 000.

Im übrigen schließt die Rechnung nur in 18 Häfen mit Gewinn ab, oder bestenfalls decken sich Einnahmen und Ausgaben; 51 Häfen erfordern einen großen Aufwand und bringen fast nichts ein.

Die anderen Nationen haben den groben Fehler, die Zahl ihrer Häfen unnütz zu vermehren, glücklich vermieden; Großbritannien zählt drei Haupthäfen: London, Liverpool und Glasgow; Belgien besitzt nur Antwerpen; Holland: Rotterdam und Amsterdam; Dänemark: Kopenhagen; Deutschland: Bremen und Hamburg; Italien: Genua.

Auf diese großen Häfen verwenden jene Völker ihre ganze Kraft, indem sie sie unablässig und mit vorausschauendem Blicke zu verbessern trachten.

Frankreich hat drei große Schiffahrtsgesellschaften, von denen zwei gleichsam im Staatsdienste stehen: das sind die Compagnie transatlantique

und die „Messageries“; sie erhalten bedeutende Zuschüsse für Beförderung der Post. Die dritte Gesellschaft ist die der „Chargeurs réunis“. Diese hat mit erheblichem Gewinn gearbeitet, vermutlich infolge der Unabhängigkeit, deren sie sich erfreut.

Die „Messageries“ erhalten einen staatlichen Zuschuß von 13 Millionen, die „Transatlantique“ einen solchen von $10^1/_2$ Millionen. Der Reingewinn der „Messageries“ beläuft sich auf nur 3 Millionen, und die „Transatlantique“ vermag an ihre Aktionäre nur 1 600 000 frcs. an Dividenden zu verteilen. Sie sind nämlich durch einen sehr strengen, 64 Paragraphen umfassenden Vertrag gebunden, der ihnen eine Reihe wenig einträglicher Dienstleistungen vorschreibt, z. B. die Verschiffung von Beamten und Soldaten, den Besuch von Häfen ohne jeden Verkehr, und der sie an Fahrpläne bindet, die ihnen jede Bewegungsfreiheit rauben.

Die Minderwertigkeit unserer Handelsflotte ist unbestritten. Davon hat man sich ja im Kriege mit Madagaskar überzeugen können, wo wir englische Schiffe zur Beförderung unserer Truppen verwenden mußten. Dagegen genießen die ausländischen Gesellschaften vollständige Bewegungsfreiheit und können nach Belieben in allen Wassern auf die Suche nach Frachten ausgehen. Ein weiterer Grund unserer Unzulänglichkeit liegt, anderen Seemächten gegenüber, in den sehr hohen Kosten der Bemannung.

Der englische Kapitän kann seine Mannschaft in jedem Hafen, den er anläuft, ablösen, und die Leute finden sofort Dienst auf anderen englischen Schiffen. Der französische Kapitän dagegen muß seine gesamte Besatzung während der ganzen Zeit, die das Löschen und Ladungnehmen in Anspruch nimmt, ohne Beschäftigung behalten. Übrigens sind wir zu dieser Maßregel gezwungen; eine in Indien ausgeschiffte Besatzung fände kein französisches Fahrzeug, das sie aufnähme, denn unserer Schiffe sind zu wenige und in allen Häfen, selbst in den französischen, findet man vorzugsweise die fremde Flagge. Die Bemannung eines französischen Schiffes muß aus Franzosen bestehen und empfängt höhere Löhnung als irgend eine fremde Besatzung. In dem über Suez hinausgehenden Verkehr zahlen die „Messageries“ ihrem unteren Personal einen Monatslohn von 75 frcs., die Besatzung der englischen „Peninsular and Oriental Company“ besteht zu neun Zehnteln aus Indiern, die monatlich 15 bis 20 frcs. erhalten und deren Nahrung täglich 0,60 frcs. kostet, während die Beköstigung eines französischen Matrosen sich auf 2,25 frcs. beläuft. — Zudem braucht der Franzose Wein, wo der Deutsche und der Engländer ohne solchen auskommt, und dadurch gehen verschiedene Tonnen Raumgehalts für einträgliche Waren verloren.

Der französische Kapitän wird höher bezahlt als bei anderen Nationen, und die Bemannung eines französischen Schiffes ist zahlreicher als die der fremden.

Sieht man die Dinge von einer anderen Seite an, so gelangt man zu der Einsicht, daß der Zustand unserer Werften im Vergleich zu den fremden einigermaßen beunruhigend ist. Man braucht auf unseren Werften zum Bau von Schiffen zweimal soviel Zeit wie auf den englischen, und unsere Baukosten belaufen sich auf das doppelte.

Woher der Grund dieser Rückständigkeit? Maurice Sarraut hat in seinem Buche: „Le problème de la Marine Marchande“ sein Augenmerk vornehmlich auf diesen Punkt gerichtet, und kommt zu dem Schluß, daß die Engländer ihre Erfolge den nachstehenden Ursachen verdanken:

1. steht den Werften eine Fülle von Rohstoffen zur Verfügung, und ihre Aufträge an die englische Metallindustrie werden aufs schnellste ausgeführt. Longwy, le Creusot, Trignac lassen ihre Besteller sechs Wochen auf Stahlreifen warten, welche die Hochöfen in Schottland oder Northumberland innerhalb acht Tagen liefern;

2. findet zwischen den englischen Werften eine Arbeitsteilung derart statt, daß verschiedene nur eine Art von Schiffen bauen, ja selbst nur einen einzigen Teil davon, z. B. den Rumpf. Eine derartige Arbeitsteilung ermöglicht die sehr rasche Erledigung einer sich stets gleichbleibenden Aufgabe;

3. herrscht in den Werften eine verständige Arbeitseinteilung;

4. arbeitet man nach einer bestimmten Reihenfolge;

5. sind die Leiter der Werften Männer von praktischer Erfahrung. Oft liegt die Leitung einer Werft durch drei Generationen in den Händen derselben Familie, und der jeweilige Direktor hat sich auf seinen Beruf von früher Jugend an eingeübt;

6. sind die allgemeinen Unkosten geringer. Denn die englischen Werften unterhalten keine großartigen, aber überflüssigen und teuren Bureaus in London, wie sie die von Nantes, St. Nazaire la Seyne und Le Havre in Paris haben.

Diesen gewichtigen Gründen ist noch die Tatsache hinzuzufügen, daß die Engländer die Schiffe meist sozusagen fabrikmäßig herstellen und nicht mit Aufträgen rechnen, denen neue Bauweisen zu Grunde liegen. Da die unter solchen Verhältnissen hergestellten Schiffe alle von gleichem „Typus“ sind, so ist man sicher, daß die Werft nie lange auf Ausführung eines Auftrages warten läßt. Man wendet sich an sie, wie man sich an ein Konfektionsgeschäft wendet, wo man den gewünschten Gegenstand wählt und kauft, ohne ihn vorher haben bestellen zu müssen. Handelt es sich darum, ein

verlorengegangenes Schiff schleunigst durch ein anderes zu ersetzen oder um die Neugründung einer Schiffahrtsgesellschaft, so geht man auf den großen internationalen Bazar, d. h. auf den englischen Markt, und ist sicher, dort schnell und billig bedient zu werden.

Hier ein Beispiel für die Wohlfeilheit der englischen Ware: Ein französischer Reeder, der einen Frachtdampfer von 5500 bis 5600 Tonnengehalt wollte, hatte sich zunächst an eine französische Werft gewandt, die ihm 1800000 frcs abverlangte. Einschließlich der Konstruktionsprämie würde sich der Preis sogar auf 2200000 frcs. belaufen haben. In England forderte man 1100000 frcs., d. h. die Hälfte.

* * *

Auf den französischen Werften sind 20000 Arbeiter beschäftigt; aber die hauptsächlichsten Werften sind von der Verwaltung der Kriegsflotte mit Beschlag belegt, die ohne zu feilschen bezahlt und deren Kundschaft daher der der Handelsflotte vorgezogen wird.

Sehen wir uns nun die einzelnen Werften einmal näher an, zunächst die von Nantes. Da ist die Schiffsbauanstalt von La Brosse und Jouché, die 600 bis 800 Arbeiter beschäftigt und die Herstellung von Fischereidampfern betreibt.

Ferner die „Chantiers de la Loire“ mit 1100 Arbeitern. Diese bauen vor allem stählerne Segelschiffe und Torpedojäger.

Die „Chantiers nantais“ zu Chantenay mit 850 Arbeitern bauen Segelschiffe bis zu 2300 Tonnen Gehalt.

Endlich die Dubignonschen Werften und die der „Basse Loire“. Diese Werften, die zusammen mehr als 4000 Arbeiter in Dienst stellen, beabsichtigen jetzt den Bau von großen Dampfern zu betreiben.

Gehen wir nach St. Nazaire, so finden wir die Werften von Penhouët und die „Chantiers et Ateliers de la Loire“.

Die Penhouëtschen Werften gehörten ursprünglich der „Compagnie Transatlantique“, die hier mehrere Schiffe bauen ließ, z. B. die „Lorraine“ und bis heute nicht unerheblich am Betriebe beteiligt ist. Die Zahl der Arbeiter ist von 4500 auf 3100 zurückgegangen. Hergestellt werden auf der Werft große Segelschiffe, Frachtdampfer und Panzerschiffe für den Staatsdienst; außerdem auch Dampfkessel für Eisenbahnlokomotiven, sowie für große Frachtdampfer.

Die „Chantiers et Ateliers de la Loire“ sind mit einer Zahl von 2000 Arbeitern für den Staat und für die „Compagnie des Chargeurs Réunis“ beschäftigt. — Die Werften von Rouen, bekannt unter der Be-

zeichnung „Chantiers de Normandie", haben wenig Erfolg gehabt und sind im vergangenen Jahre von der Gesellschaft Penhouët, die dort Segelschiffe baut, aufgekauft worden.

In den Besitz der Werften von Havre teilen sich drei Gesellschaften.

Von diesen betrieb die „Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée" den Schiffsbau zunächst auf den Werften am Mittelmeer, zu La Seyne und in den Vororten von Marseille. Sie arbeitet hauptsächlich für die französische Kriegsflotte, wie auch für die Flotten fremder Mächte und gibt ungefähr 8000 Arbeitern Beschäftigung, von denen 4000 auf Le Havre kommen und weitere 4000 auf Marseille und La Seyne. Da die Gesellschaft durch die Bestellungen des Staates, der gut und pünktlich zahlt, vollauf in Anspruch genommen ist, legt sie keinen Wert darauf, durch billiges Angebot weniger lohnende Aufträge aus Kreisen der Privatindustrie zu erhalten. — Außer den für den Staat bestimmten Schiffen baut sie übrigens auch prächtige Frachtdampfer für die „Compagnie Transatlantique".

Neben der „Société des Forges et Chantiers" befinden sich zu Havre noch die „Chantiers Normands", die 1000 Arbeiter beschäftigen und Torpedoboote und Torpedojäger für die russische und französische Marine bauen.

Ferner die Werften der Firma Lemarchand, die hauptsächlich Vergnügungsboote und Fahrzeuge geringeren Tonnengehaltes herstellt.

Die „Chantiers et Ateliers de la Gironde" in Bordeaux bauen Kriegsschiffe und geben 1000 Leuten Arbeit. Auf den übrigen Werften von Bordeaux werden nur Segelschiffe gebaut.

Am Gestade des Mittelmeeres gibt es außer der „Société des Forges et Chantiers" noch eine Werft der „Compagnie des Messageries Maritimes" zu Ciotat, die die Dampfer selbst herstellt.

Und damit sind wir am Ende. Was uns fehlt, sind also Anstalten mit haushälterischem Betriebe, die für den Dienst der Handelsflotte Dampfboote nach feststehenden gleichartigen Modellen herstellen, ähnlich den Fahrzeugen, welche unsere Reeder jetzt auf dem englischen Markte zu erstehen genötigt sind. Es mangelt uns an Betrieben, die die fertige Ware auf Lager haben.

* * *

Man hat die für Benutzung fremdländischer Schiffe bezahlte Frachtgebühr auf jährlich 300 Millionen frcs. beziffert.

Für das Jahr 1900 z. B. werden die Frachtkosten für eingeführte Waren auf

239 531 000 frcs. und für die Ausfuhr auf
61 009 000 frcs. geschätzt,
bei 13 443 300 Tonnen Einfuhr und
2 898 800 Tonnen Ausfuhr,
d. h. bei einem Gesamtumsatze von 16 342 000 Tonnen.

Durch einen außerparlamentarischen Ausschuß ist festgestellt worden, daß Frankreich für Warentransport an fremde Schiffe durchschnittlich 0,51 frc. für die Tonne zahlt. Das ergibt eine Summe von 292 Millionen, um die das Land hierdurch ärmer geworden ist.

Es war daher dringend nötig, eine Wiedergeburt der französischen Flotte in die Wege zu leiten, und ein im Jahre 1902 zustande gekommenes Gesetz verfolgt denn auch diesen Zweck.

Man erwäge, sagt Raynal in seinem dem Senate vorgelegten Berichte, was für riesige Summen bei regelrechter Entwicklung unserer Handelsflotte dem Lande erhalten bleiben könnten. Nach allgemeiner Erfahrung belaufen sich die Ausgaben für einen Dampfer jährlich etwa auf die Hälfte seiner Herstellungskosten.

Ein Dampfer von 4000 Tonnen Bruttogehalt, der laut englischen Marktpreises 1 500 000 frcs. kostet, wird also jährlich zum größeren Nutzen unserer Landsleute einen Aufwand von mindestens 750 000 frcs. oder 180 frcs. für die Tonne erfordern.

Daraus würde hervorgehen, daß eine Vermehrung unserer Dampferflotte um 500 000 Tonnen im nationalen Geschäftsbetrieb einen Zuwachs von jährlich mindestens 90 Millionen frcs. bedeuten würde.

Eine fernere wohltätige Folge würde sein, daß die Matrosen unserer Handelsflotte wieder auf deren Schiffen Beschäftigung fänden, anstatt zu der überfüllten und daher wenig lohnenden Küstenfischerei gezwungen zu sein oder sich in den Hafenorten nach Arbeit suchend umherzutreiben.

Der Schutz der Handelsflotte.

Seit der Revolution haben die Handelsflotte und das Schiffsbaugewerbe sich stets gewisser Schutzmaßregeln (von seiten des Staates) erfreut, abgesehen von einem Zeitraum von 15 Jahren, nämlich von 1866 bis 1881.

Das Schiffahrtsgesetz vom 21. September 1793 verbietet die Naturalisation aller im Ausland gebauten Schiffe in Frankreich, was auf

ein Monopol für die französischen Schiffsbauer herauskam [1]. Zu Ende der Kriege des ersten Kaiserreiches war die französische Kauffahrteiflotte außer stande, den Ansprüchen des Handels zu genügen, und das Gesetz vom 26. April 1816 legte den unter fremder Flagge eingeführten Waren einen Zuschlagszoll auf, indem es zugleich den Handelsverkehr zwischen Frankreich und seinen Kolonien der eigenen Flagge vorbehielt. Dieses Monopol hörte mit dem Jahre 1822 auf, als das Abkommen mit den Vereinigten Staaten vom 22. Juni den amerikanischen Schiffen gleiche Rechte mit den französischen für den Verkehr zwischen den beiden Ländern einräumte. Diese Abmachung wurde später auch auf eine Reihe anderer Länder für ihren Verkehr mit Frankreich ausgedehnt. Einzig und allein die Waren, die auf Schiffen eingeführt wurden, welche in dem Ursprungslande der Güter nicht heimatberechtigt waren, hatten einen Zuschlagszoll zu zahlen. Erst die mit England geschlossene Übereinkunft vom 29. Oktober 1860 gestattete die Naturalisation der in England gebauten Schiffe in Frankreich, und das Gesetz vom 3. Juli 1861 hob das Monopol der französischen Reeder für den Verkehr zwischen Frankreich und seinen Besitzungen auf. Aber die Kosten der Naturalisation waren sehr hoch, sie betrugen 70 frcs. für die Tonne. Es bedurfte erst des Gesetzes vom 29. Mai 1866, um die Naturalisation fremder Schiffe zu erleichtern und dem Monopol der französischen Reeder und Schiffsbauer ein Ende zu bereiten. Die Naturalisationsgebühren wurden damals auf 2 frcs. für die Tonne ermäßigt. Dagegen wurden, um den französischen Werften den Wettbewerb mit den auswärtigen zu ermöglichen, die für den Schiffsbau nötigen Materialien von Zöllen befreit. Die französischen Reeder fühlten sich indes durch dieses nur halbe Zugeständnis nicht befriedigt, und auf ihr Andrängen kam es zum Gesetz vom 30. Januar 1872; aber dieses Gesetz, das den Zuschlagszoll auf die fremden Flaggen wieder einführte, erwies sich als unhaltbar und wurde durch das Gesetz vom 12. Juli 1873 aufgehoben, indem zugleich ein Ausschuß für die Handelsflotte berufen wurde. Dieser Ausschuß erklärte, die Handelsflotte könne für den Staat von Nutzen sein, und es sei daher nötig, sie zu unterstützen.

Den Reedern wurde für jeden Mann der Besatzung eine tägliche Prämie von 1 frc. bewilligt, solange der Mann an Bord blieb, einerlei ob das Schiff französischen oder fremdländischen Ursprungs war. Ferner wurden besondere Prämien für neugebaute Schiffe gezahlt, derart jedoch, daß für im Auslande hergestellte Schiffe diese Prämie auf die Hälfte vermindert

[1] Le problème de la marine marchande par M. Maurice Sarraut. Berger Levrault édit. 1901.

ward. So geschah es nach den Bestimmungen des Gesetzes vom Jahre 1881, das 10 Jahre lang gelten sollte, tatsächlich aber 12 Jahre, d. h. bis zum 30. Januar 1893, in Kraft blieb.

Es mögen hier die Summen folgen, die an Prämien für Neubauten zur Auszahlung gelangten:

	Für in Frankreich gebaute Schiffe	Für im Auslande gebaute Schiffe
In den ersten fünf Jahren	7,00 frcs.	3,50 frcs.
„ „ folgenden fünf Jahren	5,75 „	2,875 „
„ „ „ „ „	4,50 „	2,25 „
„ „ „ „ „	3,25 „	1,625 „
„ „ „ „ „	2,— „	1,— „
„ „ fünf letzten „	0,75 „	0,375 „
	auf die Tonne Bruttogehalt und für je 1000 Meilen (1852 km) Fahrt.	

Um die Reeder vom Drucke des Monopols der heimischen Schiffsbauer zu befreien, hatte das Gesetz vom 29. Januar 1881 im Auslande gebauten Schiffen, unter Gewährung der Hälfte der an französische Schiffe gezahlten Prämien, den Zutritt gestattet. Diese Vergünstigung wurde jedoch durch das Gesetz vom 30. Januar 1893 aufgehoben; denn dieses bestimmte, daß nur für in Frankreich gebaute Schiffe Zuschüsse geleistet werden sollten.

Was aber war die Folge? Die Handelsflotte, die sich während der Dauer des Gesetzes von 1881 um 88 v. H. vermehrt hatte, kam unter der Herrschaft des Gesetzes von 1893 zum Stillstand. Ihr Netto-Tonnengehalt[1] belief sich im Jahre 1891 auf 521 872 Tonnen, von denen die auf die Postschiffe entfallenden 161 755 Tonnen besondere Staatszuwendungen erhielten. Im Jahre 1900 betrug der Tonnengehalt nur 527 552 Tonnen.

Es ist tatsächlich fast unmöglich, in Frankreich Schiffe aus zweiter Hand zu kaufen, und doch gibt es Fälle, in denen man ein neues Unternehmen schnell in Gang bringen möchte oder ein untergegangenes Schiff durch ein neues zu ersetzen genötigt ist. Unsere nicht hinlänglich ausgerüsteten und an Zahl nicht genügenden Werften brauchen wenigstens 18 Monate, um einen Dampfer von nur mäßiger Größe zu bauen, während auf den englischen Werften jährlich mehr als 1000 Schiffe mit über 1 600 000 Tonnen Gehalt vom Stapel laufen.

Während die französische Dampferflotte sich nicht vermehrte, stieg infolge des Gesetzes vom 30. Januar 1893, das den Segelschiffen die allzu

[1] Unter Netto-Tonnengehalt versteht man den für die Unterbringung der Passagiere und Waren nutzbaren Raum des Schiffes. Er ergibt sich also aus dem um die nötigen Diensträume verminderten Brutto-Tonnengehalt.

hohe Prämie von 1,70 frcs. für die Tonne zubilligte, die Zahl der Segelschiffe auf eine unsere Bedürfnisse weit überschreitende Höhe.

„Diese Schiffe", so hat man gesagt, „sind nur gebaut mit der Aussicht, Prämien zu erhalten."

Die Prämie von 1,70 frcs. für die Tonne warf für Schiffsbauer und Reeder einen derartigen Gewinn ab, daß das Kapital sich mit wahrer Wut auf dieses Geschäft stürzte.

Der Abgeordnete Thierry, Berichterstatter über den auf die Handelsflotte bezüglichen Gesetzesvorschlag, sagt: „Der Reeder, der ein Segelschiff braucht, zahlt dafür höchstens 630 000 frcs. Aus eigenen Mitteln aber, oder durch Beschaffung eines Aktienkapitals bringt er nur die Hälfte der Kaufsumme auf; die zur Begleichung der Forderung des Fabrikanten nötige zweite Hälfte schießt ihm eine der zahlreichen in Seehäfen tätigen Hypothekenbanken gegen einen Zins von 5 v. H. vor. Vorausgesetzt, daß ihm das Glück günstig ist, wird das Schiff infolge der Prämienzuschüsse eine so hohe Einnahme abwerfen, daß nach Auszahlung der Zinsen von 5 v. H. den Aktieninhabern noch ein nicht unbeträchtlicher Gewinnanteil zufällt."

Einen Einblick in dieses sehr einfache Verfahren gewinnt man aus dem nachstehenden Geschäftsberichte einer Reederei zu Nantes. Es handelt sich um den Segler „Reine Blanche".

Aktienkapital	220 000	frcs.
Geliehenes Kapital	220 000	„
Brutto-Tonnengehalt	1 945	„
Fahrtdauer	16½	Monate.

Einnahmen:

Prämien-Zuschuß	133 481	frcs.
Fracht	237 642	„
	371 123	frcs.

Ausgaben:

Hafengebühren u. s. w.	91 019	frcs.
Löhne	25 500	„
Kommissions- und Maklergebühren.	8 000	„
Versicherung	34 391	„
Ausbesserungen	9 133	„
Fahrtprämie für den Kapitän . .	3 000	„
Summa	171 043	frcs.

Transport	171 043	frcs.
Allgemeine Unkosten	3 000	"
3 v. H. Gewinnanteil für den Kapitän	5 910	"
Verwaltungskosten	16 407,33	"
An den Verwaltungsrat	3 437,50	"
Zinszahlung und Tilgung des aufgenommenen Kapitals mit 5,5 v. H.	40 132,07	"
	239 929,90	frcs.
Reingewinn:	131 193,10	frcs.
Gesetzlich festgesetzte Reserve 5 v. H.	6 559,65	frcs.
5 v. H. Jahresgewinn für 16½ Monate	15 125	"
Jährlich 8 v. H. des Kapitals für Sonder-Reserven auf 16½ Monate	24 200	"
	45 884,65	frcs.

Es gelangt mithin als Dividende ein Gewinn von 85.308,45 frcs. zur Verteilung (131 193,10 frcs. — 45 884,65 frcs.)! Das ergibt auf ein Kapital von 220 000 frcs. einen jährlichen Reinertrag von 33,19 v. H.

Die Segelschiffahrt wurde durch das Gesetz von 1893 derart begünstigt, daß es am 1. April 1901 105 Segelschiffe gab, die jenem Gesetze allein ihr Entstehen verdankten und nur mit Rücksicht auf die zu erlangenden Prämien gebaut waren.

„Deutschlands Handelsflotte," sagt Maurice Sarraut, „zählt nur 231 Segelschiffe von mehr als 1000 Tonnen Gehalt, eine Zahl, die wir durch keins unserer Mittelchen erreicht haben, und es ist also an der Zeit, damit innezuhalten."

Während desselben Zeitraumes ging der Tonnengehalt der französischen Dampfer beständig zurück, und Frankreich stieg vom zweiten Range, den es im Jahre 1885 inne hatte, auf den vierten herab.

In den Jahren 1897 bis 1901 vergrößerte sich

			Nettogehalt	
die Dampferflotte	Deutschlands	um	456 594	Tonnen
" "	Amerikas	"	300 000	"
" "	Englands	"	1 000 000	"
" "	Italiens	"	140 000	"
" "	Norwegens	"	250 000	"
" "	Rußlands	"	120 000	"

Die französische Flotte dagegen erhielt nur einen Zuwachs von 13 Schiffen mit 40 000 Tonnen Nettogehalt.

Das Gesetz vom 7. April 1902 beseitigte diesen Mißstand. Die Prämien für den Bau von Segelschiffen wurden beträchtlich herabgesetzt, und das Kapital hinfort für den Bau von Dampfschiffen verwendet, zugleich auch eine gerechtere Verteilung der Prämien für in Frankreich und im Ausland gebaute Schiffe herbeigeführt.

Alle französischen Schiffe werden durch eine Bau-Prämie (Fahrt-Prämie), alle unter französischer Flagge fahrenden Schiffe durch einen Ausrüstungsbeitrag unterstützt.

Fahrt-Prämien (Bau-Prämien, Primes à la navigation).

Fahrt-Prämien gelangen nur für Schiffe, die in Frankreich gebaut sind, zur Auszahlung. Zur Grundlage ihrer Berechnung dienen laut Gesetzes vom 7. April 1902 der Brutto-Tonnengehalt und die Anzahl der zurückgelegten Seemeilen.

Für Segelschiffe in großer Fahrt beläuft sich die Einheitsprämie während des ersten Jahres vom Alter des Schiffes auf 1,70 frcs., bei Schiffen von nicht mehr als 800 Tonnen Gehalt; sie vermindert sich um 10 cts. für je 100 Tonnen oder Bruchteile von 100 Tonnen bis über 800 Tonnen, sinkt jedoch nicht unter 50 cts., das ist die von den Schiffen von 2000 Tonnen erreichte unterste Grenze.

So erhält denn das Segelschiff von 2000 Tonnen Gehalt im ersten Jahre eine Prämie von nur 50 cts., die während der nächsten 12 Jahre fortwährend abnimmt und nach Verlauf dieser Zeit gänzlich aufhört.

Infolgedessen übersteigt die gesamte zur Zahlung gelangte Prämie in keinem Falle die Summe von 4,04 frcs. für die Tonne, während sie unter der Herrschaft des früheren Gesetzes einen Betrag von 14,30 frcs. für die Tonne erreichte.

Solche Unterstützung ist zu gering, um die Reedereien zu großen Unternehmungen auf dem Gebiete der Segelschiffahrt zu verleiten.

Von jetzt ab werden allein Segelschiffe von 1000 Tonnen oder geringerem Gehalte, welche hauptsächlich den Verkehr mit den Kolonien unterhalten, Anspruch auf die Prämie für große Fahrt machen können. Diese Prämie ist, wie hier gleich bemerkt werden mag, für Küstenfahrt im internationalen Verkehr um ein Drittel vermindert worden. Damit ist dem Bau der Segelschiffe für große Fahrt das Todesurteil gesprochen.

Dagegen kommt das Gesetz vom Jahre 1902 den französischen Dampfern zu Hilfe.

„Während,“ so sagt Guillain, „das Gesetz vom Jahre 1893 den Dampfschiffen, einerlei wie groß ihr Tonnengehalt sein mochte, nur eine Anfangsprämie von 1,10 frc. auf die Tonne Bruttogehalt und für je 1000 Meilen Fahrt, bei Verminderung um jährlich 4 cts. für die Tonne, gewährte, setzt das neue Gesetz die Einheitsprämie des ersten Jahres auf 1,70 frc. für die Dampfer für große Fahrt fest, soweit ihr Gehalt 3000 Tonnen nicht übertrifft. (Im internationalen Küstenverkehr beschäftigte Fahrzeuge erhalten nur zwei Drittel dieses Betrages.)

Die für das erste Jahr festgesetzte Einheitsprämie wird bei Schiffen über 3000 Tonnen Gehalt für je 100 Tonnen oder Bruchteile von 100 Tonnen um 1 ctm. vermindert, sinkt jedoch nicht unter 0,75 frc. Diese äußerste Grenze wird erst von den Schiffen mit 12 500 Tonnen Gehalt erreicht.

Je älter das Schiff wird, umsomehr verringert sich die Einheitsprämie. Während der ersten 5 Jahre mindert sie sich jährlich um 4 ctms., während der folgenden 5 Jahre um jährlich 8 ctms. und endlich während des letzten Abschnittes von 5 Jahren um jährlich 16 cts. So genießt das Schiff aber die Prämie für die Dauer von 15 Jahren.

Mit dieser zeitlichen Beschränkung des Prämienanspruches beabsichtigt das Gesetz, die Reeder zu häufigerer Erneuerung ihres Schiffsmaterials zu veranlassen. Diesem Tarife entsprechend, kann ein Dampfer für große Fahrt von 3000 Tonnen Gehalt auf 15 Jahre Prämien nehmen, deren Gesamthöhe sich auf 17,90 frcs. für die Tonne und 1000 Meilen Fahrt belaufen wird, während das Gesetz vom Jahre 1893 den Dampfern für große Fahrt, ohne Rücksicht auf den Tonnengehalt, für die Dauer von 10 Jahren nur 9,20 frcs. bewilligte.

Das Gesetz vom 7. April 1902 gewährt somit den Dampfern von 3000 Tonnen Gehalt für große Fahrt fast doppelt so viel an Prämien als das frühere. Bei Fahrzeugen von 5000 Tonnen Inhalt soll indes die Prämie 14,90 frcs. nicht übersteigen; doch genügt etwa diese Summe, um den Reeder zum Bau größerer Dampfer zu veranlassen, deren Ausrüstungskosten sich verhältnismäßig niedriger stellen als bei kleineren Schiffen. Und hierin liegt die Hauptrechtfertigung für Herabsetzung der Prämie bei Erhöhung des Tonnengehaltes. Ein zweiter, diese Maßregel rechtfertigender Grund, beruht darin, daß die von einem Schiffe von 5000 Tonnen Gehalt nach Zurücklegung von jährlich 40 000 Seemeilen bezogene Prämie höher gestiegen wäre, als der den meisten Postdampfern gewährte Zuschuß, und

doch haben diese mancherlei lästige Verpflichtungen zu erfüllen, die für andere Schiffe nicht in Frage kommen. —

Ein in Frankreich für große Fahrt gebautes Schiff von 5000 Tonnen Gehalt erhält somit während des Zeitraumes von 15 Jahren Prämienbeträge bis zur Höhe von 14,90 frcs. für die Tonne und 1000 Meilen Fahrt. Der tatsächliche Wert dieser Prämien, zur Zeit der Erwerbung des Schiffes, ist nur 11,23 frcs. (das wäre also einhalb Mal mehr als der vom Gesetz von 1893 bewilligte Betrag — 7,23 frcs. — der Einheitsprämien für ein neues Schiff).

Die Gesamthöhe der Prämien für das Schiff beläuft sich also heute (zur Zeit seiner Erwerbung) auf 1 966 000 frcs.

Betrachten wir nun einmal, in welcher Lage sich das Schiff dem ausländischen Wettbewerb gegenüber befindet, auch mit Rücksicht auf das Übermaß der Ausrüstungskosten, das eine Eigentümlichkeit der französischen Reedereien ist.

Bedingungen für die Bemannung französischer Schiffe.

Welches sind die Bedingungen, die das französische Gesetz und die auf die Flotte bezüglichen Verordnungen für die Bemannung eines Schiffes vorschreiben?

Die Zahl der auf französischen Schiffen zugelassenen Ausländer darf nicht mehr als ein Viertel der gesamten Besatzung betragen, und es darf sich darunter kein Offizier befinden. (Kauffahrteigesetz vom 21. September 1793.)

Lotsendienst.

Jedes Segelschiff von über oder auch unter 80 Tonnen Gehalt, muß, falls es nicht lediglich Küstenfahrt betreibt, einen Lotsen an Bord nehmen, oder die für dessen Dienst fälligen Gebühren zahlen, einerlei ob es sich seiner bedient oder nicht. (Organische Verordnung vom 12. Dezember 1806. — Gesetz vom 29. Januar 1881 und vom 30. Januar 1893.)

Behandlung kranker oder verwundeter Seeleute.

Die für Unterkunft und Behandlung erkrankter Matrosen entstehenden Kosten werden vom Schiff bezahlt. (§ 262 des Handelsgesetzbuches. — Gesetz vom 12. August 1885.)

Heimbeförderung.

Die Heimbeförderung von Seeleuten beruht auf internationalen Vereinbarungen; denn wie jede Nation Fremde aus ihrem Gebiete ausweisen

kann, so muß auch wiederum jede Nation ihre Staatsangehörigen bei sich aufnehmen. (Gesetz vom 3. Dezember 1849.) Der Matrose wird auch trotz anders lautender Bestimmungen in die Heimat befördert. (Gesetz vom 4. März 1852.)

So strengen Bestimmungen gegenüber ist es von Interesse, sich zu vergegenwärtigen, daß der englische Reeder seine Mannschaft nach Belieben wählen darf. Nur der Kapitän muß Engländer sein.

In der Wahl seiner Matrosen sind ihm keinerlei Bedingungen auferlegt. Er sucht sie unter Völkern, die die geringsten Lohnansprüche erheben. Ist er genötigt, an irgend einem beliebigen Punkte der Erde länger zu verweilen, so ist es ihm gestattet, seine Besatzung ohne weiteres zu entlassen und auf diese Weise bedeutende Ersparnisse an Löhnung zu machen.

Es ist sehr schwer, das Mehr an Betriebskosten abzuschätzen, das die französische Reederei im Vergleich zur ausländischen, mit der sie den Wettkampf führt, zu tragen hat. Denn tatsächlich sind diese Kosten von den je nach Ort und Zeit schwankenden Zuständen auf dem Handelsmarkte abhängig.

Aber ein Vergleich zwischen den Ausrüstungskosten für ausländische und französische Schiffe hat zum Nachteil der letzteren eine Mehrausgabe an Betriebskosten von 10 bis 15 frcs. für die Tonne festgestellt, und zwar bezieht sich die erste Ziffer auf Schiffe mit höherer Tonnenzahl.

Ein französischer Dampfer von 5000 Tonnen Gehalt hat, so behauptet Guillain, jährlich eine Mehrausgabe von mindestens 60 000 frcs. zu tragen. Das würde innerhalb 15 Jahren im gesamten Tageswert eine Summe von 645 000 frcs. ergeben.

Andererseits stellt sich die Fahrtprämie von 11,23 frcs. für die Tonne und 1000 Meilen Fahrt (1852 km), die einem für große Fahrt bestimmten Dampfer französischer Herkunft von 5000 Tonnen Gehalt in 15 Jahren gewährt wird, auf 1 966 000 frcs.

Wenn man von dieser Summe 645 000 frcs. für die höheren Betriebskosten abzieht, so bleiben noch 1 320 000 frcs. übrig.

Vergütung von Ausrüstungskosten.

Die Summe von 1 320 000 frcs. ist indes nicht der Reingewinn des französischen Reeders, sie stellt vielmehr den Unterschied des Kaufpreises für das Schiff in Frankreich und in England dar. In letzterem Lande, das als Markt für die ganze Welt angesehen werden kann, stehen die großen Frachtdampfer zum Preise von 300 bis 400 frcs. für die Tonne Bruttogehalt zum Kauf. Fahrzeuge von 5000 Tonnen kosten 1 500 000 bis 2 000 000 frcs. In Frankreich stellen sich die Preise um 40 bis 50 v. H.

höher, aber wenn sie letzteren Satz erreichen, so liegt es nicht mehr im Interesse des Reeders, sein Geld an die Ausrüstung eines französischen Schiffes zu wenden, er wird vielmehr im Auslande kaufen.

Um ihn nun in den Stand zu setzen, mit den im Auslande gekauften Schiffen gegen den fremden Wettbewerb ankämpfen zu können, hat man eine Vergütung für Ausrüstungskosten eingeführt, d. h. eine Prämie, die derart berechnet ist, daß die auf die Ausrüstung entfallenden Mehrkosten gedeckt werden (rein französische Bemannung, Verpflichtung zur Heimbeförderung u. s. w.). Die Berechnung dieser Kosten hängt nicht von der Fahrtdauer ab, sondern von der Zeit, während der die Mannschaft an Bord weilt, einerlei ob das Schiff fährt oder im Hafen liegt. So stellt sich die Vergütung als eine feste Summe dar, die für jeden Tag vorschriftsmäßiger Ausrüstung des Schiffes gezahlt wird, d. h. so lange noch sechs Mann an Bord sind und das Schiff nicht abgetakelt ist. Diese Vergütung oder Entschädigung erhält ein jedes Schiff, das die französische Flagge führt, sei es im Auslande oder in Frankreich gebaut.

Das Gesetz vom Jahre 1902 bewilligt jedem französischen oder in Frankreich beheimateten Dampfer für große Fahrt eine jährliche Prämie, die sich unter Zugrundelegung von 300 Tagen vorschriftsmäßiger Indienststellung (dem längsten Zeitraume) und einer Fahrt von mindestens 35 000 Meilen, beläuft auf:

15 000	frcs.	für	einen	Dampfer	von	1000	Tonnen,	d. h.	15	frcs.	für	die	Tonne
30 000	„	„	„	„	„	2000	„	„ „	15	„	„	„	„
42 000	„	„	„	„	„	3000	„	„ „	14	„	„	„	„
51 000	„	„	„	„	„	4000	„	„ „	12,75	„	„	„	„
57 000	„	„	„	„	„	5000	„	„ „	11,40	„	„	„	„
63 000	„	„	„	„	„	6000	„	„ „	10,50	„	„	„	„

Die Prämien werden 15 Jahre hindurch ausgezahlt. Wenn Schiffe ausländischen Ursprungs vor ihrem siebenten Jahre das französische Heimatsrecht erworben haben, so erhalten sie die Prämien ebenfalls, aber nur bis zu ihrem sechszehnten Jahre. Schiffe für große Fahrt, die weniger als 35 000 Seemeilen zurückgelegt haben, erhalten ihrer Fahrtdauer entsprechende geringere Prämien. Die Prämien für im internationalen Küstenverkehr beschäftigte Fahrzeuge betragen nur zwei Dritteile der den Schiffen für große Fahrt gewährten. Von den Küstenfahrern wird jedoch eine Fahrtlänge von mindestens 25 000 Seemeilen gefordert. Segelschiffe erhalten nur ein Drittel der festgesetzten Prämien.

Die Fahrtprämie wird nur 15 Jahre lang bewilligt, während die Vergütung für Ausrüstungskosten 20 Jahre hindurch gezahlt wird. Da beide

Prämien nicht zu gleicher Zeit gewährt werden, so liegt es im Interesse des Reeders, nachdem das Schiff 15 Jahre lang die Fahrtprämie genossen hat, ihm nunmehr die Vergütung für Ausrüstungskosten zu sichern. Der Reeder wird dann die veralteten Schiffe in den Küstenhandel einstellen und neue Schiffe von hohem Tonnengehalt für große Fahrt bauen lassen.

Auf Grund dieses Gesetzes von 1902 hofft Frankreich seiner Handelsflotte wieder aufzuhelfen. Sicherlich sind die Unterstützungen, welche es der Herstellung und der Ausrüstung der Schiffe gewährt, von erheblichem Vorteile und die Wirkungen werden sich zweifellos bald fühlbar machen.

Aber der Rückgang der französischen Handelsflotte hängt noch von anderen Ursachen ab, die wir des näheren beleuchten wollen. Übrigens sind diese dem Auge des französischen Gesetzgebers keineswegs entgangen.

Im „Correspondant“ vom 19. November 1901 gibt ein ungenannter Verfasser ihnen klaren Ausdruck. 1. so sagt er, steht in Deutschland die ganze Kauffahrteischiffahrt unter einer Oberleitung und ist denselben Vorschriften unterworfen, wie die Strom-, Fluß- und Kanalschiffahrt. In Frankreich dagegen untersteht die ganze Handelsflotte dem Marineministerium. Prämien, Maklergebühren, statistische Aufnahmen über die Handelsflotte, Eichgebühren hängen von ihm ab, die Vergütung für Beförderung der Postsendungen dagegen von der Oberpostbehörde. Das ergibt einen argen Verwaltungswirrwar.

2. Ein zweiter Grund liegt in der großen Zahl einander zu nahe liegender Häfen. Wir besitzen deren in Frankreich nicht weniger als 205. Fünf Handelsmittelpunkte von wirklicher Bedeutung würden genügen; so Dünkirchen für den steinkohlenreichen gewerbtätigen Norden, während die übrigen vier den Tälern unserer vier großen Ströme vorgelagert wären.

Dies würden sein: Marseille fürs Rhonetal; Bordeaux für das Tal der Garonne; für das Loiretal Nantes und für das der Seine Rouen. Abgesehen von der Rhone, deren Mündungsgebiet sumpfig ist, haben die drei übrigen großen französischen Ströme je zwei Häfen und zwar einen an der Mündung und einen zweiten 50 bis 100 km stromaufwärts; so Le Havre und Rouen, St. Nazaire und Nantes, Pouillac und Bordeaux. Offenbar sind die Binnenhäfen die Häfen der Zukunft, und da Marseille und Dünkirchen feindlichen Angriffen allzusehr ausgesetzt sind, so kommt es darauf an, die übrigen Häfen im Innern des Landes zu verbergen.

3. Die Hafenabgaben, die Makler- und Lotsengebühren, sind ebenfalls ein gewichtiger Grund für den Niedergang unserer Handelsflotte.

Wenn man die $7^1/_2$ Millionen, die die Hafenabgaben abwerfen, als Einnahmequelle aus unserem Budget striche, so würde diese erbärmliche

Summe durch die Ausdehnung des Handels schnell wieder eingebracht werden.

Die Maklergebühren beruhen auf Monopolen, die für 250 000 bis 350 000 frcs. verschachert werden. Auch sind die Maklergebühren übermäßig hoch und man zahlt für Vermittlungen 600 bis 800 frcs., für die Antwerpen nur 50 frcs. zu erlegen hat.

Endlich belaufen sich, nach Aussage eines Boulogner Reeders, die von ihm gezahlten Lotsengebühren auf 6 bis 10 v. H. seines Anlagekapitals, und dabei handelt es sich für ihn um Fahrten zwischen Frankreich und England, für welche die Indienststellung von Lotsen vollständig überflüssig ist.

* * *

Es wird unter solchen Verhältnissen nicht genügen, einzelne Häfen mit Vorrechten auszustatten und sie zu Knotenpunkten des Handelsverkehrs zu erheben, vielmehr müssen diese Knotenpunkte durch Schienen- und Wasserwege mit dem Innern des Landes verbunden werden. Vor allen Dingen sollte man Kanäle bauen, denn die Beförderungskosten, die für die Tonne und den Kilometer auf den Kanälen einen Centime betragen, steigern sich bei Benutzung der Eisenbahn auf das Dreifache. Diese Kanäle müssen in die Häfen von Marseille, Bordeaux und Nantes ausmünden.

Eine Eisenbahngesellschaft, die die Beförderung von einer Tonne Ware übernimmt, muß als Selbstkostenpreis 1 bis 2 Centimes für die Tonne und den Kilometer in Ansatz bringen und daher selbstverständlich ihrem Auftraggeber einen höheren Preis berechnen.

Stellt sich z. B. der Preis der Kohle in Lens auf 12 frcs. und kann man die englische Kohle in Rouen zu 18 frcs. kaufen, so darf offenbar der Transport der Kohle nach Rouen nicht mehr als 6 frcs. kosten.

In diesem Falle wird die Gesellschaft namentlich einen äußerst niedrigen Spezialtarif aufstellen, und doch wird sie vielleicht zögern, dies zu tun, in der Voraussicht, daß das Ministerium für öffentliche Arbeiten ihr gar bald die Verpflichtung auferlegen würde, diesen ermäßigten Tarif auf alle Waren auszudehnen, welche aus dem von einem einflußreichen Abgeordneten vertretenen Kreise stammen.

Ein Haupthindernis der Entwicklung der französischen Handelsflotte ist also der Mangel an einheitlicher Durchführung der Reformpläne und an Erledigung notwendiger großer Arbeiten.

Und woher kommt der Mangel an Einheit, wenn nicht durch die Verzettelung von Arbeiten und Reformen infolge parlamentarischer Einflüsse?

Jeder Abgeordnete eines Hafenortes macht seinen Einfluß zu Gunsten des von ihm vertretenen Bezirks geltend. Schon sind die Häfen nur zu zahlreich und liegen zu nahe beieinander. Trotzdem hat man neue gebaut, in die kein einziges Schiff einläuft.

Zweiter Teil.

I. Flottendienst und Invalidenkassen für Seeleute.

Der Flottendienst beruht auf einer Art von Aushebung, die dem Staate die nötige Mannschaft für sein „Seeheer" liefert und ihm eine zu seinen Bedürfnissen in stetigem Verhältnis bleibende Reserve zur Verfügung stellt.

In früheren Zeiten mußte man auf eine Schließung der Häfen zurückgreifen und die Handelsschiffe ihrer Besatzung berauben, um die Flotte S. M. des Königs zu bemannen.

Eine derartige Aushebung erschien indes besonders drückend, solange die Landbevölkerung noch nicht der Dienstpflicht unterworfen war. So konnte denn Malonet, Marine-Intendant zu Toulon, im Jahre 1781 behaupten: „Alles trägt dazu bei, die Küstenbevölkerung vom Dienste auf den Schiffen Sr. Majestät fernzuhalten", — und man war gezwungen, gegen Deserteure mit Galeerenstrafen vorzugehen und der Bevölkerung Zwangseinquartierung aufzuerlegen, „welche schlägt und säuft, stiehlt und alles im Hause bis aufs Bett verkauft". (Pléville Le Peley, Marineminister im Jahre 1779.)

Von 1783 bis 1789 gab es nicht mehr als 80 000 Seeleute, wogegen man unter Seignelay im Jahre 1689 deren 120 000 gezählt hatte. Und doch waren alle schiffbaren Flüsse in die dem Flottendienste zugewiesenen Bezirke einbegriffen; ebenso auch Städte wie Orleans, Nevers, Cahors und Toulouse.

Die Aushebung für das Landheer bildete einen Damm gegen die Desertion von der Flotte.

* * *

Die Bemannung der Flotte kann nur auf dreierlei Weise geschehen:

1. durch freiwillige Anwerbung,
2. durch das allgemeine Wehrgesetz,
3. durch Sonderbestimmungen.

Zunächst die freiwillige Anwerbung, die einen kleinen, nur allzu geringen Teil der Flottenmannschaft bildet. So befanden sich im Jahre 1894 unter 42440 Mann nur 12000 freiwillig eingetretene.

Sodann das allgemeine (Wehr)-Gesetz. Die Dienstpflicht erstreckt sich über nur drei Jahre, und doch bedarf es eines vollen Jahres zur bloßen Ausbildung des Matrosen. So verbleiben nur zwei Jahre, während deren man eine wirkliche Dienstleistung von dem Manne erwarten kann.

Im Falle eines Seekrieges oder einer kriegerischen Unternehmung in fernen Meeren wird es nicht möglich sein, die für diesen Zweck ausgesandten Mannschaften zur rechten Zeit (d. h. bei Ablauf ihrer Dienstzeit) heimzubefördern. Die allgemeine Aushebung würde auch keine genügende, für einen Spezialdienst ausgebildete Mannschaft ergeben. Erweist sich schon das System der Anwerbung, das der Flotte fast nur Leute aus der Küstenbevölkerung zuführt, als ungenügend, wieviel weniger anwendbar wird ein Verfahren sein, das Leute aus allen Ecken und Enden des Landes für den Seedienst zusammentrommelt.

Endlich die Sonderbestimmungen, deren Einführung sich als notwendig erwiesen hat.

Es handelt sich hier um das Gesetz der Wehrpflicht zur See, deren Lasten die Küstenbevölkerung nur wenig empfand, bis zu dem Tage, da die allgemeine Wehrpflicht in Frankreich eingeführt wurde. Diese gestattet, die für den Flottendienst erforderlichen Soldaten unter den wetterharten Seeleuten von Beruf auszuwählen.

* * *

Die Aushebung zum Seedienst weist in ihren Anfängen auf das Jahr 1660 zurück.

Um diese Zeit war, infolge des allgemeinen Elendes und der verhältnismäßigen Höhe der Löhnungen, im Landheere die Beschaffung der nötigen Mannschaft durchaus nicht schwer. Ganz anders die Verhältnisse auf der Flotte. Zum Soldaten genügte der erste beste, zum Seedienst aber bedarf es eines Mannes, der an das harte Leben auf dem Meere gewöhnt ist, und den Seeleuten erschien der Dienst auf der Handelsflotte vorteilhafter als auf den Schiffen des Königs.

So blieb denn der Regierung in dem Augenblicke, als es hieß sich zu waffnen, nichts übrig, als die Häfen zu schließen und Matrosen zu pressen, d. h. Fischer und Matrosen der Handelsflotte mit Gewalt an Bord zu schaffen.

Eine Verordnung vom 27. September 1665 befahl, alle Matrosen aus den Bezirken von La Rochelle, Brouage und den Inseln Ré und Oléron

einzuziehen und sie in drei Abteilungen zu ordnen. „Davon soll die eine vom erstrn Tage des Jahres ab gehalten und verpflichtet sein, unter Bürgschaft der Gemeinden in den Küstengegenden auf den Schiffen Sr. Majestät zu dienen und die zwei anderen Jahre in der Handelsflotte. Und so sollen die Mannschaften der einzelnen Abteilungen abwechselnd auf den Kriegsschiffen Sr. Majestät und auf den Schiffen der Handelsleute fahren".

Drei Jahre später wurde diese Anordnung auf das ganze Land ausgedehnt. Da aber der Wechsel zwischen Kriegs- und Handelsflotte zu große praktische Schwierigkeiten bot, so ersetzte man die geschilderte Einrichtung bald durch eine neue, der eine Einteilung der Seeleute in verschiedene Gruppen zu Grunde lag. Von diesen umfaßte eine die unverheirateten Leute, die anderen die verheirateten und die Familienväter.

Ein Erlaß vom Jahre 1669 verbot den Seeleuten bei Verlust von Freiheit und Habe, in fremde Dienste zu treten und bedrohte diejenigen mit Todesstrafe, „die derart vergessen, was sie ihrer Geburt und ihrem Vaterlande schulden."

Als Entschädigung für diese Leistungen gewährte ein königlicher Erlaß den Eingezogenen den Alleinbetrieb der Fischerei und Seefahrt und schuf das Invalidenhaus für Seeleute.

Am 19. April 1670 bewilligte der König den in seinem Dienste körperlich untauglich gewordenen Seeleuten monatlich 6 fres. (2 écus) für Lebenszeit.

Laut einer Verordnung vom 23. September 1673 sollten 6 Heller (deniers) auf das Pfund (livre) (2½ v. H.)[1] von der Löhnung der Mannschaft zurückbehalten und dadurch Mittel zur Gründung von Invalidenhäusern für Seeleute in Rochefort und Toulon beschafft werden, das eine für die West-, das andere für die Südküste.

So wollte man denn den Seeleuten, ebenso wie den Soldaten des Landheeres, für die Louvois das Hotel des Invalides hatte errichten lassen, Hospitäler bauen. Aber nur das Hospital zu Rochefort wurde gebaut, denn man überzeugte sich gar bald von den Vorteilen, welche die Verpflegung im eigenen Heim für Leute, die zumeist im Besitz einer zahlreichen Familie waren, mit sich brachte.

Am 15. April 1689 gestand der König den invaliden und bejahrten Seeleuten einen Anspruch auf die Hälfte der Löhnung, die sie auf den

[1] Der Heller (denier) ist der 12. Teil eines Sol, der Sol der 20. Teil eines Pfundes (livre); ein Heller ist also der 240. Teil eines Pfundes, und da das Pfund 0,99 frc. wert war, belief sich die von jedem Franc des Soldes zurückbehaltene Summe auf $^{6}/_{240} \times 0{,}99 = 0{,}02475$ frc.

Schiffen des Staates erhalten hatten, zu, anstatt der ihnen ursprünglich bewilligten Unterstützung von 2 Talern (écus) monatlich.

Durch Verordnung vom 31. März 1703 wurden die Mittel der Invalidenkasse durch einen Abzug von 3 Heller (deniers) auf das Pfund (livre) vom Erlös erbeuteter feindlicher Schiffe verwendet. Solche Prisen waren zu damaliger Kriegszeit überaus zahlreich.

Ein königlicher Erlaß vom Mai 1709 räumte dann den Mannschaften der Handelsschiffe gleiche Vorteile ein, wie denen der Kriegsflotte.

Endlich verzichtete der König im Jahre 1712 zu Gunsten der Kasse auf eines seiner Hoheitsrechte, nämlich auf die ihm aus dem See-Heimfallsrechte zukommenden Beträge.

Die Unterstützungsanstalten für Seeleute.

Diese Anstalten verdanken ihre Entstehung einem Erlasse vom Mai 1709. Der Invalidenkasse wurde eine selbständige Verwaltung zugestanden. Jeder Admiralitätsbezirk hatte einen Schatzmeister, und ein Ober-Schatzmeister stand an der Spitze der Verwaltung.

Diese umfaßte drei Kassen:

1. Die Invalidenkasse, die den bejahrten oder von Unfällen betroffenen Seeleuten, sowie den Witwen und Waisen Pensionen gewährte.

2. Die Seemannskasse, eine richtige Zwangssparkasse, eine dauernde Leibrentenanstalt, in die die Seeleute ihre Ersparnisse einzahlten oder ihren Hinterbliebenen zuschreiben ließen. Diese Kasse verwaltete als ein ihr anvertrautes Gut, zu Gunsten der von der Heimat abwesenden Seeleute der Kriegs- und Handelsflotte, alle für sie noch fälligen Beträge, den Erlös ihrer bescheidenen Hinterlassenschaft für den Fall ihres Ablebens auf See oder in den Kolonien, die Pensionsansprüche (délégations) der Leute von der Kriegsflotte, nämlich das von ihrer Löhnung zurückbehaltene, für ihre Familien bestimmte Drittel, endlich die allgemeinen Lohnabzüge, d. h. die Löhnung des letzten Monats, die als Sicherheit für die kleinen Schuldforderungen, welche der Staat an den Seemann etwa haben konnte, bei der Abmusterung stets zurückbehalten und ihm erst nach Prüfung seiner Ansprüche zurückgegeben wurde. Auch besorgte die Kasse noch die kostenfreie Übermittelung der Summen, die der Seemann seinen Angehörigen zugehen lassen wollte.

3. Die Prisenkasse. Diese sammelte die Beträge, die sich aus dem Verkauf der erbeuteten Schiffe ergaben, und verteilte sie so, daß zwei Dritteile dem Prisenfänger zufielen und ein Drittel der Invalidenkasse.

Die Revolution erkannte Colberts Schöpfung an und brachte ihm durch das Gesetz vom Jahre 1791 eine feierliche Huldigung dar. Dies Gesetz bestimmt, daß die Invalidenkasse vom Staatshaushalt abgesondert bleibe und selbständig verwaltet werde. Sie ist, so heißt es, als ein dem Marineminister anvertrautes Gut zu betrachten, das er seiner Bestimmung nicht entfremden darf.

Aber die Kasse war reich gefüllt und mußte daher die Begier des Staates reizen.

Der Wohlfahrtsausschuß von 1793 löste die vom Gesetzgeber des Jahres 1791 übernommenen Verpflichtungen nicht ein.

Im Jahre 1810 entzog sich die Regierung abermals ihren Verpflichtungen Die Prisenverkäufe gaben damals einen riesigen Erlös. Bald war die Invalidenkasse einer Summe von 76 Millionen frcs. beraubt und mit dem Staatshaushalt vereinigt; sie sah sich einem jährlichen Ausfall von 2 500 000 frcs. gegenüber. Erst ein Erlaß vom Jahre 1816 gab ihr die Selbstverwaltung zurück.

Abermals kam im Jahre 1831 die Frage ihrer Aufhebung zur Beratung.

Ein Mitglied der Pairskammer, der Graf Roy, vertrat die Ansicht, die Kasse solle Pensionen nur bis zur Höhe von 600 frcs. auszahlen, und es seien derartige Pensionen von der Staatskasse zu übernehmen. Es wurde ihm geantwortet, daß die Pensionsberechtigten „samt und sonders dem seit 1673 bestehenden Verbande von Seeleuten angehörten."

1870 tauchte die Frage von neuem auf. Ein Ausschuß wurde eingesetzt, und dieser wies die Angriffe, denen die Kasse ausgesetzt war, mit dem Hinweise auf die Tatsache zurück, „daß diese Stiftung, die unter den Familien der Seeleute 500 000 Mitglieder, vom einfachen Matrosen bis aufwärts zum ersten Admiral der Flotte, zählte, die älteste und angesehenste Genossenschaft sei."

1876 verlangte Raoul Duval als Berichterstatter über den Staatshaushalt wiederum die Vereinigung der Kasse mit dem allgemeinen Staatsvermögen. Als Vertreter des Senates erwiderte Vandier: „Der Gedanke, die Invalidenkasse mit der Staatskasse zu verschmelzen, ist nicht neu und bereits zweimal durchgeführt worden: das erstemal zur Zeit des Umsturzes im Jahre 1793, das zweitemal während der kaiserlichen Willkürherrschaft. Die Vereinigung war indes weit davon entfernt, die Verwaltungskosten zu verringern, sie hatte vielmehr, von anderen Nachteilen abgesehen, diese Kosten zum Schaden der Seeleute um 68 v. H. vermehrt. Sollen wir uns die Erfahrungen unserer Vorgänger zu Nutze machen, oder wollen wir uns

auf einen dritten Versuch einlassen, nachdem die beiden früheren hier erwähnten so übel ausgefallen sind? Die Invalidenkasse ist zu allen Zeiten als ausschließlicher Besitz der seemännischen Bevölkerung angesehen und daher für etwas von der Staatskasse Getrenntes erklärt worden."

Zur Veranschaulichung der Beraubungen, welchen die Invalidenkasse seit ihrer Gründung ausgesetzt gewesen ist, mag nachfolgende Aufstellung dienen.

Im Jahre 1794 hatte die Invalidenkasse, nach der vom Konvent angeordneten Umwandlung, eine jährliche Zinseinnahme von 1 702 000 frcs.

Als der Staat die Rückzahlung der bereits auf ein Drittel herabgesetzten Schuld einstellte, gingen der Kasse zwei Dritteile ihres Bestandes, d. h. 1 200 000 frcs., verloren, denn sie konnte die in Schatzscheinen angelegten zwei Drittel nicht zu Gelde machen.

Des weiteren verlor sie an Darlehen, die sie der Heeres- und Flottenverwaltung in Frankreich und den Kolonien gemacht hatte	16 676 975 frcs.
Ein kaiserlicher Erlaß vom 25. Februar 1808 löschte alle ihre Forderungen mit einem Federstriche aus.	
In den Jahren IX bis XIII der Republik fuhr man fort, der Kasse die Ausübung ihrer unbestreitbarsten Rechte unmöglich zu machen. Man bestritt ihre Ansprüche auf die Löhnung der Deserteure und auf das feindliche Strandgut, sowie ihre Vorschüsse auf Auslagen für die Bedürfnisse der Kolonien, und abermals verlor die Kasse	7 716 873 "
Im Jahre XIII und in den folgenden Jahren verlor die Anstalt durch verweigerte Rückzahlung ihrer Außenstände	4 232 646 "
durch widerrechtlich ihr aufgenötigte Ausgaben . . .	7 332 431 "
durch Bareinzahlungen in die Staatskasse	12 511 000 "
durch den Verkauf von Rentenbriefen im Betrage von 1 550 000	31 000 000 "
Gesamtsumme:	79 469 925 frcs.

Bei der durch den Grafen Dejean vorgenommenen Abrechnung schied man die durch den Erlaß vom Jahre 1808 für wertlos erklärten 16 Millionen frcs. aus. Man gab die Schuldforderungen aus den Jahren IX bis XIII preis, d. h. 7 716 878 frcs. Außerdem verlor die Kasse die

rückständigen Zinsen für 5 Jahre auf die veräußerten Rentenbriefe im Betrage von 1 550 000 frcs.

Der Ausschuß erkannte nur Forderungen an bis zum Betrage von	55 308 712	frcs.
Der endgültige Verlust betrug also	25 653 848	frcs.

Hierzu kommen noch die unverhüllten Plünderungen, deren Opfer die Kasse zu Ende des zweiten Kaiserreiches wurde.

Im Jahre 1862 gelangte der Budgetausschuß zu der Ansicht, daß die Einzahlung von 3 v. H. auf die persönlichen und sachlichen Ausgaben den Staatshaushalt zu sehr belaste; er trug also auf die Einnahmen der Finanzabteilung von Amts wegen für das Jahr 1863 die Summe von 500 000 frcs. ein, die von der Invalidenkasse eingezahlt werden sollte, und brachte diese vorweg genommene Summe mit jedem der nächstfolgenden vier Jahre schließlich auf eine Million Francs.

Aus dem Vermerk zu dem späteren Berichte ersieht man die Höhe jener vorweg entnommenen Summen, die für die Invalidenkasse ebenso viele Opfer bedeuteten.

Es waren die folgenden:

im Jahre 1867 Verkauf von 100 000 frcs. an Rentenbriefen	4 500 000	frcs.
in den Jahren 1868, 1869, 1870/71	2 316 000	„
Veräußerung von 1218 Aktien der Bank von Frankreich	15 674 000	„
Gesamtsumme:	48 143 848	frcs.

Diesen Plünderungen zählt die Verwaltung noch die bei der Konvertierung der Rentenbriefe erlittenen Verluste hinzu und gelangt damit auf eine Gesamtsumme von 243 848 frcs., als den von seiten der Staatskasse dem Vermögen der Invalidenkasse ohne weiteres vorweg entnommenen Betrag.

Kurz, im Jahre 1864 besaß die Kasse 5 215 000 frcs. in Rentenbriefen, im Jahre 1897 aber nur 3 640 091 frcs. So war denn die Kasse, das Eigentum der seemännischen Bevölkerung, die während eines und eines halben Jahrhunderts ohne Unterstützungen und ohne Schenkungen bestanden hatte, durch Beraubungen aller Art in eine üble Lage gebracht, und der Staat mußte es mit ansehen, wie in den letzten Jahren ihre Schuldenlast beständig wuchs. Der jährliche Ausfall belief sich auf 10 Millionen Francs; da entschloß man sich, kurzen Prozeß zu machen und ein Gesetz zu genehmigen, durch das die Zahl der Teilnehmer an der Invalidenkasse herabgesetzt wurde, nämlich das Gesetz vom 21. Juli 1897.

II. Küstenwacht.

Das Küstenland Frankreichs ist in fünf Hauptbezirke (arrondissements maritimes, Küstenbezirksämter) eingeteilt: Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, an deren Spitze ein Vizeadmiral mit dem Titel „Marinepräfekt" steht.

Die Hauptbezirke sind in Unterbezirke (sous-arrondissements) geteilt, deren jeder von einem Beamten verwaltet wird, welcher den Titel „Chef du service de la marine" führt.

Die Unterbezirke sind wiederum in Kreise[1] (quartiers) geteilt, die von einem Unterbeamten (commissaire-adjoint oder sous-commissaire) verwaltet werden; dieser führt den Titel „Commissaire de l'Inscription Maritime" (Kommissar für den Seedienst).

Unter dem Befehl dieser Kommissare stehen als ausführende Beamte: die „syndics des gens de mer" (die man als Seeräte bezeichnen könnte), die „gardes-maritimes" (Küstenwächter) und die „gendarmes de la Marine" (Flottenpolizeidiener).

---

[1] Der erste Hauptbezirk, Cherbourg, zerfällt in die Unterbezirke: 1° Dünkirchen mit den Kreisen (quartiers) von Dünkirchen, Gravelines, Calais, Boulogne, St. Valéry-sur-Somme; 2° Le Havre mit den Kreisen von Dieppe, St. Valéry-en-Caux, Fécamp, Havre, Rouen, Honfleur, Trouville; 3° Cherbourg mit den Kreisen von Caen, Isigny, La Hongne, Cherbourg.

Der zweite Hauptbezirk, Brest, umfaßt die Unterbezirke: 1° Saint-Servan mit den Kreisen von Régnéville, Granville, Cancale, Saint-Malo, Dinan, St. Briene, Binie; 2° Brest mit den Kreisen von Paimpol, Trégnier, Lannion, Morlaix, Roscoff, l'Abarrach, la Conquet, Brest, Camaret, Douarnenez, Audierne, Quinper, Concarneau.

Der dritte Hauptbezirk ist Lorient und umfaßt die Unterbezirke: 1° Lorient mit den Kreisen von Lorient, der Insel Groise, Auray, Vannes, Belle-Isle-en-Mer; 2° Nantes mit den Kreisen von Croisic, St. Nazaire, Nantes, Paimboeuf, Noirmoutier.

Der vierte Hauptbezirk, Rochefort, zählt die Unterbezirke: 1° Rochefort mit den Kreisen der Insel Ym, St. Gilles, Sables-d'Olonne, Maran, La Rochelle, der Inseln Ré und Oléron, Rochefort, Marennes, Saintes; 2° Bordeaux mit den Kreisen von Royan, Panillac, Blayc, Libourne, Bordeaux, Langon, La Teste de Buch, Dax, Bayonne, St. Jean-de-Luz.

Der fünfte Hauptbezirk, Toulon, umschließt die Unterbezirke: 1° Marseille mit den Kreisen von Port-Vendres, St. Laurent, Narbonne, Agde, Cette, Arles, Martignes, Marseille, La Ciotat; 2° Toulon mit den Kreisen von La Seyne, Toulon, St. Tropez, Cannes, Antibes, Nice, Villefranche; 3° die Häfen von Corsica und Algier.

Der „syndic des gens de mer“ (Seerat) ist ein Zivilbeamter, der mit Vorliebe aus den Reihen der ehemaligen Deckoffiziere gewählt wird. Er ist der Bevollmächtigte des Kommissars für einen Teil des Kreises, der als „syndicat“ bezeichnet wird.

Auf jedes „syndicat“ kommen ein oder mehrere Küstenwächter (gardes maritimes), die demselben Berufskreise entstammen wie die Seeräte (syndics), deren Tätigkeit aber eine lediglich praktische ist.

Sie versehen den Wachdienst für einen als „station“ bezeichneten Teil der Küste.

Endlich die Flottenpolizei der „gendarmes de la marine“. Diese treffen wir am Hauptorte des Kreises als ausführende Hilfskräfte des Kommissars.

Was die polizeiliche Überwachung der Küstenfischerei betrifft, so werden die Kommissare von Aufsehern über das Fischereiwesen und von Fischereiwächtern unterstützt. Diese entstammen gleichfalls den Kreisen der Deckoffiziere, Quartiermeister und Matrosen der Kriegsflotte. Sie sind hauptsächlich mit dem Aufsichtsdienst zur See betraut, während Seeräte, Küstenwächter und Flottenpolizeidiener den gleichen Dienst zu Lande versehen.

III. Aushebung für den Seedienst.

Anmusterung.

Alle Franzosen, die die Seefahrt berufsmäßig betreiben, werden ihrem Berufe entsprechend in Listen eingetragen, welche in den Amtsstuben der „commissaires de l'inscription maritime du littoral“ verwahrt bleiben (bei den Aushebungskommissaren, die die Verzeichnisse über die seemännische Bevölkerung führen).

Die so Verzeichneten werden als „vorläufig“ oder „endgültig“ oder als „außer Dienst“ gebucht.

Als „vorläufig“ eingetragen gelten die Knaben von 10 Jahren und darüber, welche sich dem Seemannsberufe widmen wollen. Sie können zwischen dem 10. und 13. Jahre zum Dienste zugelassen werden, vorausgesetzt, daß sie lesen und schreiben und ein Zeugnis über den Schulbesuch vorweisen können, oder auch eine Bestätigung des Ortsvorstehers, daß ihre Ausbildung dem Unterrichtsgesetz entspricht.

Diese Knaben werden auf den bloßen Vorweis einer von dem „commissaire de l'inscription maritime“ ausgestellten Bescheinigung, daß sie in eine Schiffsrolle eingetragen sind, alljährlich auf drei Monate (von den Ferien abgesehen) vom Schulbesuche befreit.

Sobald sie 18 Jahre alt sind und vom vollendeten 10. Jahre ab nach und nach entweder 18 Monate auf Küstenfahrt oder ein Jahr lang auf großer Fahrt oder auf der Hochseefischerei zugebracht haben, werden sie als „vorläufig Eingetragene“ gestrichen und auf die Liste der „endgültig Eingetragenen“ gesetzt.

Die Aushebung der für die Kriegsflotte bestimmten Mannschaften findet ausschließlich unter den „endgültig Eingetragenen“ statt, derart, daß der „vorläufig Eingetragene“, der nicht vor Abschluß der Musterung (bei der revidierenden Behörde) „endgültig Eingetragener“ geworden ist, seine Dienstzeit beim Landheere abzumachen hat.

Aber was lernen die Schiffsjungen tatsächlich während dieser ersten auf dem Schiffe verbrachten Jahre? Zu oft nur sind sie nichts weiter als Küchenjungen, Aufwärter oder bloße Prügelknaben.

Auf den großen Passagierbooten und auf den Yachten haben sie keinen schweren Dienst; die auf den Dampfbooten im allgemeinen an sie gestellten Anforderungen übersteigen ihre Kräfte auch nicht. Anders verhält es sich aber mit den auf Segelschiffen, Schiffen für große Fahrt und Hochsee-Fischereibooten untergebrachten Jungen. Ihr Los ist beklagenswert. Kälte, Hitze, Sturzwellen oder Regenschauer, die die Kleider durchnässen, und so die Gesundheit angreifen, dann Büchsenfleisch, Stockfisch, Speck und Kartoffeln: das ist's, was den Schiffsjungen erwartet, und dazu stehlen die Matrosen häufig noch dem Armen sein bißchen Essen und widersetzt er sich, so gibt es Schläge.

Die „endgültig Eingetragenen“ sind zu einer siebenjährigen Dienstzeit verpflichtet, die aber gewöhnlich auf fünf Jahre und eine Reservezeit beschränkt wird. Während der letzteren können die Leute nur durch Erlaß des Präsidenten der Republik eingezogen werden.

„Hors de service“ (außer Dienst gestellt) sind diejenigen „Eingetragenen“, die das 50. Lebensjahr erreicht haben oder ausgemustert sind.

Im Falle eines Krieges können die „endgültig Eingetragenen“ vom 18. Jahre ab ausgehoben werden und zwar für so lange, bis die Dienstpflicht sie ohnehin ruft.

Während der Reservezeit werden sie zweimal zu einer vierwöchigen Übung einberufen.

Vorrechte der für den Seedienst eingetragenen Mannschaft.

Die für den Seedienst eingetragenen Leute genießen eine Reihe wertvoller Vorteile, die hier kurz aufgezählt seien:

1. Die Ausübung des Seefischereigewerbes ist völlig unentgeltlich, und die Ausbeutung der Schätze des Meeres ist den Genannten vorbehalten.

Die zeitweilige Beschlagnahme gewisser Küstenstrecken zum Zwecke der Fischerei ist diesen Leuten, ihren Frauen oder Witwen und ihren minderjährigen Kindern ohne Entgelt gestattet.

2. Die Marinebehörde unterstützt den Dienstpflichtigen aus den ihr zustehenden Mitteln. Sie bietet ihm in den Seemannsschulen unentgeltlichen Unterricht, durch den er die Berechtigung zur Führung eines für große Fahrt oder für Küstenfahrt bestimmten Fahrzeuges erlangen kann.

Gehört er zur Besatzung eines Handelsschiffes, so findet er nötigenfalls im Militär-Krankenhaus Aufnahme.

Seine Kinder werden in erster Reihe, gleich den Kindern der auf der Flotte Bediensteten, in die unter der Marineverwaltung stehenden Waisenhäuser aufgenommen.

Die Behörde sorgt für Heimsendung des in der Ferne hilflos Zurückgebliebenen.

Sie unterstützt ihn selbst im Heimatslande gelegentlich mit Mitteln zur Reise nach seinem Aushebebezirk.

3. Der als „inscrit" Bezeichnete ist von Staats wegen von gewissen Lasten befreit: so z. B. von jedem öffentlichen Dienste, außer von dem des Seesoldaten.

4. Der Staat schützt, zum Zweck der Heranbildung eines seemännischen Nachwuchses, den Seemannsberuf gegen den Wettbewerb des Auslandes.

5. Die „Eingetragenen", ihre Witwen und Kinder, zuweilen selbst ihre Verwandten in aufsteigender Linie, erhalten Pensionen oder Unterstützungen aus der Invalidenkasse.

Jeder für den Seedienst „Eingetragene", der das 50. Lebensjahr erreicht hat und 300 Monate auf See gefahren ist, hat Anspruch auf die Hälfte der Löhnung, die er auf der Kriegsflotte erhielt und hieraus leitet sich die Bezeichnung „Halbsold" (pension de demi-solde) her; ein solcher wird allen unseren Seeleuten gewährt und zwar seit den Tagen Ludwigs XIV.

Nachstehend geben wir eine Berechnung über diese Pensionen, wie auch über die Lohnabzüge, denen sich die Seeleute unterwerfen, um zur Nutznießung der angegebenen Vorteile zu gelangen.

Bei der Küstenfischerei „auf Anteil" sind die Abzüge wie folgt:

Für den Führer des Fahrzeuges monatlich . . .	1,50	frcs.
„ „ älteren Matrosen des Fahrzeuges monatlich	0,75	„
„ „ jüngeren „ „ „ „	0,50	„
„ „ Schiffsjungen „ „ „	0,25	„

Bei monatlicher Verheuerung betragen die Lohnabzüge 0,03 fr. vom Frank.

Alle, deren Monatslöhnung im Staatsdienste höchstens 25 frcs. betrug, erhalten einen „Halbsold“ von 17 frcs.

Bei Löhnung von 25,01 frcs. bis 40 frcs. beträgt der Halbsold 21 frcs.
„ „ „ 40,01 „ „ 50 „ „ „ „ 27 „
„ „ „ 55,00 „ und mehr „ „ „ 32 „

Dieser Halbsold wird um 6 bis 7 frcs. monatlich erhöht, sobald der Pensionsberechtigte 5 Jahre Staatsdienst hinter sich hat; er erhält monatlich 9 frcs. mehr, sobald er das 60. Lebensjahr erreicht hat oder im Dienste des Staates gebrechlich geworden ist, und außerdem noch 2 frcs. für jedes in der Ehe geborene Kind unter 10 Jahren.

Die Witwen erhalten jenachdem eine lebenslängliche Pension, von monatlich 16, 18, 21,50 oder 24 frcs. und außerdem 2 frcs. für jedes Kind unter 10 Jahren. Nach Ableben der Witwe wird ihre Pension den Kindern so lange weiter ausgezahlt, bis das jüngste von ihnen das Alter von 21 Jahren erreicht hat.

Es liegt auf der Hand, daß bloße Einzahlungen der Seeleute für diese Pensionen nicht ausreichen.

Im Jahre 1900 z. B. betrugen die Einkünfte der Invalidenkasse 17 367 612 frcs.; davon war der größere Teil, nämlich 11 359 800 frcs., vom Staate zugeschossen. An rückständigen Zinsen auf die in ihrem Besitze befindlichen Wertpapiere besaß die Kasse 3 641 291 frcs. und nur 1 900 000 frcs. entstammten den Abzügen von den Löhnen der Matrosen der Handelsflotte.

Die Ausgaben der Invalidenkasse wachsen beständig. Der Grund hierfür liegt in der stetigen Zunahme der Seeleute, die an den von ihr gewährten Vergünstigungen teilnehmen.

Die Wohltaten der Kasse wurden nach und nach auf die in der Küstenschiffahrt und Küstenfischerei beschäftigten Seeleute ausgedehnt, entgegen der Absicht Colberts, der sie in erster Linie den Mannschaften der Kriegsflotte, sodann denen der Handelsschiffe für große Fahrt zugedacht hatte.

So hatten die in der Küstenschiffahrt und Küstenfischerei Beschäftigten zunächst keinen Anspruch auf Halbsold. Erst als infolge der Kriege des Kaiserreiches die Seeleute nach langer Gefängnishaft auf feindlichen Schiffen gealtert zurückkehrten und für die große Fahrt nicht mehr tauglich waren, erschien der Erlaß von 1823, der die auf der Küstenschiffahrt und Küstenfischerei verbrachte Zeit bei Auszahlung der Pension zur Hälfte in An-

rechnung brachte. Später kam man zur Einsicht, daß es töricht sei, von Leuten, die an der Grenze des Alters standen, zu verlangen, daß sie Hunderte von Monaten Fahrt hinter sich hätten, bevor sie Anspruch auf Pension machen könnten. Der Erlaß vom Jahre 1828 bestimmte daher, daß die auf der Küstenschiffahrt und Küstenfischerei verbrachte Zeit bei Berechnung der Pension zu drei Vierteilen in Ansatz gebracht werden sollte. Endlich setzte eine Verordnung vom Jahre 1837 fest, daß allen wirklich Eingetragenen, d. h. denen, die eine sechsjährige Dienstzeit auf der Kriegsflotte hinter sich hätten, die volle Zeit ihres Dienstes auf See angerechnet werden solle. Auf einen Vorschlag Gambettas wurde diese Verordnung durch ein Gesetz vom Jahre 1884 für die Seeleute noch günstiger gestaltet, indem man die Bedingung eines, der Pensionsberechtigung voraufgegangenen sechsjährigen Dienstes auf der Flotte fallen ließ. „Da die Küstenfischer," sagte der Admiral Peyron, „die gleichen Pflichten haben wie alle übrigen Seeleute, so ist es ungerecht, für sie die drückende Ausnahmebestimmung zu treffen, daß sie sechs Jahre auf einem Kriegsschiffe gedient haben sollen, bevor man ihnen für die Pensionsberechtigung gestattet, die auf See verbrachte Zeit nach Maßgabe ihrer wirklichen Dauer in Ansatz zu bringen. Oft gehen aus der Küstenfischerei tüchtigere Seeleute hervor, als von den Dampfern der Hochseefischerei kommen."

Eine andere Ursache noch hatte dazu beigetragen, die Anzahl der Eingetragenen zu erhöhen.

Das Grundgesetz vom 3. brumaire des Jahres IV hatte die Ausübung der Schiffahrt auf hoher See von der Verpflichtung der Eintragung in die Musterrolle der Seeleute abhängig gemacht.

Dann war der Gesetzeserlaß vom 19. März 1852 gefolgt, welcher die Schiffsrolle einführte, mit dem Zwecke, das Verbleiben aller eingeschifften Seeleute und ihre Pensionsansprüche festzustellen.

Aber indem dieser Erlaß die Schiffsrolle für jedes Schiff, für jedes kleine Fahrzeug innerhalb des Geltungsbereiches des Seemannsregisters einführte, hatte er die Wohltaten des Halbsoldes auch allen denen zu teil werden lassen, welche die Schiffahrt nur als Zeitvertreib oder zu gewerblichen oder landwirtschaftlichen Zwecken betrieben.

So wurden die Vorteile der Einrichtung auch solchen zu teil, die den Namen Seeleute nicht eigentlich verdienten, die auf geschützten Gewässern ein ruhiges Dasein führten, in Buchten, auf denen die Schiffahrt keine der Gefahren des offenen Meeres in sich birgt. Und somit standen sie sich ebenso gut, wie alle jene, die auf großer Fahrt, in der Hochsee- oder Küstenfischerei beschäftigt sind, und deren Dasein ein fortwährender Kampf mit den Elementen ist.

Das Gesetz vom 21. Juli 1897.

Das Gesetz vom 21. Juli 1897 bezweckte, die Bewertung der Dienstleistungen, welche das Anrecht auf Halbsold gaben, abzuändern, um alle, die einen Anspruch darauf erhoben, zu veranlassen, ihr Gewerbe nicht nur zum Scheine zu betreiben.

Seitdem wird die Dauer der ausschließlich auf geschlossenen Gewässern, (auf Häfen, Strömen, Flüssen, Becken, Seen, Lagunen) verbrachten Fahrzeit nur zur Hälfte in Anrechnung gebracht, ebenso die auf der Küstenfischerei und Küstenschiffahrt verbrachte Zeit, falls es sich hierbei nicht um zugleich dienst- und berufsmäßige Tätigkeit handelte.

So sah der in die Listen Eingetragene, der lediglich auf geschlossenen Gewässern fuhr, den Beginn seines Pensionsgenusses bis zum 55. oder 60. Jahre hinausgeschoben, und doch konnte er eine ebensolange Zeit wie die, die er unter der Kriegsflagge verbracht hatte, als unverkürzbar in Anrechnung bringen.

Außerdem genoß er noch die übrigen Vorteile der Eintragung: Fischereiberechtigung, Befreiung von der Gewerbesteuer und Anrecht auf Überlassung einer Parzelle der Staatsländereien.

Um als „dienst- und berufsmäßig" zu gelten, mußte der Betrieb der Schiffahrt während der Gültigkeitsdauer der Liste wenigstens an einem Tage von dreien ausgeübt werden, oder besser gesagt: an 122 Tagen von den 365 Tagen des Jahres. Die mit der Eintragung verbundenen Vergünstigungen wurden somit nur den „dienst- und berufsmäßigen" Seeleuten zu teil.

Die auf der Küstenfischerei verbrachte Zeit wurde der auf großer Fahrt zugebrachten gleich gerechnet, so daß es den Fischern nicht schwer wurde, ihre 300 Monate Fahrt voll zu machen, während das den Schiffern bei großer Fahrt nur schwer gelang. Jetzt werden den Fischern nur drei Vierteile der Zeit in Ansatz gebracht.

Als nicht berufsmäßige Tätigkeit werden fortab betrachtet:

1. Die Fahrt an Bord von Vergnügungsfahrzeugen, soweit es sich nicht um zuvor eingetragene, bezahlte und zur Führung dieser Schiffe bestimmte Leute handelt;

2. die Schiffahrt, die die Ausbeutung von Uferländereien zu gewerblichen oder landwirtschaftlichen Zwecken verfolgt, soweit dabei nicht Frachtverkehr in Betracht kommt;

3. Die Ausbeutung gepachteten Staatseigentumes, als da sind Fischteiche, Plätze zum Fischen, Austern- und Muschelbänke;

4. Die Beschäftigung derer, die, ohne vorher eingetragen zu sein, an Bord weder mit der Fortbewegung, noch mit der Führung oder der Instandhaltung des Fahrzeuges zu tun haben.

Derart hinderte das Gesetz den vorgeblichen und mißbräuchlichen Schiffereibetrieb, der eine bedauerliche Ausdehnung erlangt hatte.

Am 1. Januar 1896 stellte sich die Zahl der Halbsöldner folgendermaßen:

1. Gesamtzahl der am 1. Januar 1896 Eingetragenen:

„Vorläufig Eingetragene" im Alter von 10 bis 18 Jahren . .	50 000
„Endgültig " " " " 18 „ 50 "	135 000
„Außer Dienst Befindliche" " " " 50 Jahren u. darüber	50 000
	235 000

2. Anzahl der Eingetragenen mit Anrecht auf Halbsold:

im Staatsdienst	30 000
im Dienste der Handelsflotte	80 000
	110 000

Der Unterschied zwischen den beiden Zahlen erklärt sich durch nachstehende Angaben:

Nicht mitgerechnet sind:

„Vorläufig Eingetragene"	50 000
„Endgültig Eingetragene", die sich z. Z nicht auf See befinden	25 000
„Außer Dienst" als in Halbsold stehend Betrachtete . . .	50 000

3. Anzahl der Halbsöldner und sonstiger Pensionsempfänger (Witwen, Waisen u. s. w.):

28 138	Halbsöldner mit	10 475 830 frcs.
16 560	andere Pensionsberechtigte mit	3 653 578 "
44 698	mit	14 129 408 frcs.

Kurz und gut, unter 135 000 endgültig Eingetragenen von 18 bis 50 Jahren befanden sich 52 000 in Friedenszeit für den Dienst auf der Staatsflotte nicht verwendbare Leute und 32 000, die in Kriegszeit nicht hätten eingeschifft werden können.

Wie man sieht, war es dringend nötig, die Zahl dieser Leute dadurch zu beschränken, daß man es den auf geschlossenen Gewässern (in Häfen, Flüssen, Salzwasserteichen) fahrenden Schiffern weniger leicht machte, ihre 300 Monate Fahrt zu erledigen und in bequemer Weise zum Anspruch auf ihre Pension zu gelangen.

Das Gesetz kam erst zur Annahme nach vielfachem Widerspruche, wie er vor allem von den Abgeordneten und Senatoren erhoben wurde, welche die Flußhäfen vertraten und die Interessen ihrer Wähler verteidigten.

IV. Seefischerei.

Die Zahl der Seefischer ist sehr beträchtlich. Nicht weniger als 90 000 Seeleute betreiben die Seefischerei auf 27 000 Booten, deren Wert sich auf annähernd 32 Millionen frcs. beläuft; dazu kommen die Netze mit einem Werte von 21 Millionen frcs.

Außer diesen 90 000 Fischern leben noch 50 000 Personen (Männer, Frauen, Kinder) von den Erträgnissen des Meeres und der Strandfischerei.

Die Fischerei zu Boot wirft im Jahre durchschnittlich 90 Millionen frcs. ab, die Strandfischerei 10 Millionen frcs.

Die Erträgnisse der ersteren setzen sich etwa wie folgt zusammen:

Für Dorsch	$14^1/_2$	Millionen
„ Hering	13	„
„ Makrelen	6	„
„ Sardinen	11	„
„ frisch versandte Fische . .	39	„
„ Weich- und Schaltiere . .	11	„

Aus dem Erlös der verkauften Fische würden auf jeden unserer Fischer etwa 1000 frcs. entfallen; aber dieser Gewinn gerät zum Teil in die Hände von Fischhändlern und anderen Mittelspersonen, sobald der Fischer mit einem Anteil am Ertrage der Beute abgelohnt wird.

Längs des größten Teiles der französischen Küste, besonders in der Bretagne und im Meerbusen von Biscaya, wird die Fischerei von kleinen Gewerbetreibenden ausgeübt, die sich mit ihrer Mannschaft auf einer Segelbarke, deren Besitzer sie sind, einschiffen.

Der Verkauf des Fanges findet am Orte der Landung statt und der Ertrag wird zwischen Schiffseigentümer und Mannschaft geteilt. Das ist die Ablöhnung „auf Anteil".

Der Fischer muß sich, nachdem er kaum den Hafen erreicht hat, seiner Beute so schnell wie möglich entledigen, denn von allen Lebensmitteln ist keines der Gefahr zu verderben so sehr ausgesetzt wie der Fisch.

Zudem kann er seine Ware nicht selber vertreiben, denn in den meisten Fällen würde sich am Hafenorte selbst nur ein sehr kleiner Teil davon absetzen lassen. Hier muß also der Fischhändler eintreten. Es finden sich deren in jedem Hafenorte zumeist eine gewisse Anzahl; ihr Gewerbe

erfordert ein kleines Kapital, Betriebsamkeit und Kenntnis der ferner gelegenen Märkte. Durch den Draht von den Bedürfnissen jedes Absatzortes unterrichtet, begeben sich die Händler zur Hafenstelle, an der der Fisch ausgeladen wird, und bringen mit wenigen Worten den Ankauf jedes einzelnen Fanges im ganzen zum Abschluß.

In den meisten Fällen haben sie der Mannschaft Vorschüsse zur Beschaffung der Lebensmittel und selbst der Ausrüstung gewährt und treiben deren Betrag durch Lieferungen auf Abschlag ein. Der Handel wird in der Kneipe abgeschlossen, und der Verkäufer erhält eine Zugabe an Wein oder häufiger noch Schnaps, den er an Ort und Stelle, und nicht selten im Übermaß, trinken muß. Was davon die Folge ist, läßt sich unschwer ermessen.

Durch die Spärlichkeit seiner Mittel gezwungen, den Fang sofort loszuschlagen und auf die Bedingungen des Händlers, der ihm Vorschüsse geleistet hat, einzugehen, und daher außer stande, die Konkurrenz unter mehreren Käufern auszunutzen, ist der Fischer dem Händler auf Gnade oder Ungnade preisgegeben. „Man müßte," so sagt der Marine-Oberkommissar Roussin [1], „die menschliche Natur nicht kennen, um nicht von vornherein zu verstehen, einer wie argen Ausbeutung der Fischer ausgesetzt ist." Die fast unglaublichen Preisunterschiede der Fangergebnisse im Hafen und auf den Märkten bestätigen im übrigen die Richtigkeit dieser Annahme.

„Soll man etwa behaupten," so schließt Roussin, „daß die Fischhändler unsere Mißbilligung in besonders hohem Grade verdienten, daß ihre Handlungsweise strenger zu beurteilen sei, als die von Vermittlern in anderen Gewerbszweigen? Wie bei jeder Art von Geschäften, so gewinnen auch hier die Einsichtigsten und am meisten vom Glück Begünstigten ein Stückchen Geld; doch scheinen sie sich im großen und ganzen eines nur mäßigen Wohlstandes zu erfreuen. Gar manche verschwinden vom Schauplatze, nachdem sie all ihr bißchen Geld zugesetzt haben. Sollten sie sich nicht vor den Schwankungen eines so vielen Zufällen ausgesetzten Handels sichern? Von allen Lebensmitteln hält sich keines so schlecht wie der Fisch, dessen Wert von Stunde zu Stunde abnimmt. Die Entfernung der Hauptabsatzplätze macht die Beförderung schwierig, zumal in Frankreich, wo man keinerlei Einrichtungen getroffen hat, um den Versand dieser Art von Lebensmitteln zu verbessern; ein Gewitter genügt, um einen ganzen Eisenbahnzug mit Seefischen zu verderben und unverkäuflich zu machen. Aus zahlreichen Fangorten eintreffend, können die Erträge einiger Fänge, besonders

[1] Aus einer der internationalen Ausstellung für Seefischerei in Dieppe im September 1898 vorgelegten Denkschrift.

von Wanderfischen, die Märkte unvorhergesehener Weise derart überfüllen, daß die Preise tiefer, als sich je befürchten ließ, sinken; so erleidet der Händler schlimme Verluste, ganz abgesehen von den Unkosten, die er zu tragen hat. Diese sind in allen Fällen mannigfacher Art und ziemlich hoch; sie umfassen: Verpackung, An- und Abfuhr der Ware, Bahnversand, städtische Steuer, Verkaufsankündigungen und Kommissionsgebühren.

„Wie kann man sich da über die schnelle Preissteigerung eines Lebensmittels wundern, das, abgesehen von allen darauf entfallenden Unkosten, von so vielen Zufällen abhängig ist?“

Früher wurden die Seeleute allgemein mit der „Zahlung auf Anteil“ abgefunden. Nutzen ziehend aus dem ihnen zugestandenen Alleinbetriebe der Fischerei, setzten sie ihren Fang zu leidlichem Preise ab. Heutzutage muß in den meisten Häfen der Küstenfischer dem Hochseefischer Platz machen, der, von einem Reeder bezahlt und mit den besten Geräten ausgerüstet, einem Gewerbe in den fischreichen und sozusagen unerschöpflichen Tiefen des offenen Meeres nachgeht.

Der kleine Küstenfischer sieht sich zudem mehr und mehr von der stetig wachsenden Menge derer bedroht, die sich in gleicher Lage befinden wie er selbst, von Leuten, die zurzeit, als unsere Handelsflotte blühte, Beschäftigung auf dieser fanden, heute aber auf den erbärmlichen Ertrag ihres täglichen Fanges angewiesen sind.

Im Jahre 1820 beschäftigte die Küstenfischerei nur 25 700 Menschen auf 6000 Booten; im Jahre 1850 waren diese Zahlen auf das doppelte gestiegen: 48 435 Matrosen und 11 422 Boote; heute zählt man: 90 000 Matrosen und 27 000 Boote.

Und während die Zahl der Matrosen reißend schnell anwuchs, bemächtigten sich findige Unternehmer des bis dahin den „eingetragenen Seeleuten“ vorbehaltenen Fischereibetriebes; die Folge aber war, daß die Seeleute von Geschäftsteilhabern zu bloßen Lohnempfängern herabsanken. — Zwei Erfindungen trugen dazu bei, diesen Umwandlungsprozeß zu beschleunigen.

Die früheren Hanfnetze unserer Fischer, die diese selbst anfertigten und die ihre Frauen ausbesserten, waren schwer, im Wasser sehr sichtbar und teuer. Und doch hatte man sich neun Jahrhunderte hindurch dieser schweren, aus groben Fäden gefertigten Netze, der sogen. cachoutés, Cachouté-Netze, bedient. Gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts kam man in Schottland auf den Gedanken, sie durch baumwollene, fabrikmäßig hergestellte Netze zu ersetzen, die den dreifachen Vorteil des niedrigeren Preises, größerer Leichtigkeit und geringerer Sichtbarkeit im Wasser haben. Trotz der größeren

Vollkommenheit dieser Netze wurde es den Fischern schwer, die alten beiseite zu werfen, um andere dagegen einzutauschen, die sie nicht selber herstellen konnten, und die sie beim Einkauf sofort bar zu zahlen nicht in der Lage waren. — Es handelte sich tatsächlich um eine vollständige Umwandlung der Ausrüstung, und der Fischer war zu arm, um die Kosten dafür aufzubringen.

Eine andere Neuerung war die Anwendung des Dampfes auf das Gangspill, das zum Heben der Netze dient.

Diese Arbeit mit der Handwinde auszuführen, war äußerst beschwerlich, denn es handelte sich oft um Netze von 6 km Länge. Da das Gangspill gewöhnlich eine fünffache (Zahnrad-) Übertragung hat, um die erforderliche Kraftanstrengung zu vermindern, so mußten die Matrosen mit Aufbietung aller Kräfte bei dieser Arbeit oft einen Weg von 30 km zurücklegen.

Die Reeder, die bis dahin dem Fischer gegenüber nur die Rolle von Vermittlern und Geldbarleihern gespielt hatten, ließen sofort mit Dampfwinden und Baumwollnetzen ausgestattete Fahrzeuge herstellen, und um die Fischer zu veranlassen, auf diesen Booten Dienste zu nehmen, machten sie ihnen die lockendsten Vorschläge, die in dem Angebot gipfelten, ihnen statt des bisherigen, vom Zufall abhängigen Gewinnanteils einen festen Monatslohn von 150 frcs. zu zahlen. Als sich der vorgeschlagene Wechsel vollzogen, und die Fischer von ihren alten Booten auf die der Reeder übergesiedelt waren, sank die Löhnung von 150 frcs. bald auf 90, auf 80, ja selbst bis auf 70 frcs. herab, damit hatte die Entwicklung der Dinge ihren Abschluß gefunden. Dazu kam noch, daß eine Menge von Matrosen, die infolge des Niederganges der Handelsflotte auf dieser keinen Platz mehr fanden, sich auf den Fischereibetrieb stürzten und das trug vollends dazu bei, die Lage der die Fischerei „auf Anteil" betreibenden Seeleute unerträglich zu machen. Schließlich hatten sie es noch mit dem Wettbewerb ihrer eigenen Kameraden im Dienste der die Hochseefischerei betreibenden Reeder zu tun. Von Jahr zu Jahr sieht sich der kleine Fischer der Normandie und der Bretagne in seinem Gewerbe mehr und mehr von der steigenden Zahl der Dampfer bedroht. An seine alten Bräuche gewöhnt, wird er nicht gewahr, daß unweit des Bezirkes, den er mit seinem bescheidenen Grundnetze[1] abweidet, sich unerschöpfliche Gründe befinden, die nur mit vervollkommneten Geräten und wetterharten Booten ausgebeutet werden können. Er fällt der neuen Erfindung zum Opfer.

* * *

[1] Chalut: ein Schlepp- oder Zugnetz, das den Boden des Meeres abstreift.

Will man sich eine Vorstellung vom Gewinste des Seefischers machen, so kann man die Fischer von Dieppe (dessen Hafen zu den besten für Fischereibetrieb zählt) als Beispiel nehmen. In Dieppe wird der regelmäßige Fischereibetrieb nur durch die „Heringssaison" unterbrochen.

Während des ganzen Jahres gehen etwa zehn Dampfer mit dem Grundnetze auf den Fang aus.

Die ganze Mannschaft erhält einen festen Lohn: der Schiffsführer 120 frcs., die Matrosen 70 frcs. monatlich. Leichtmatrosen werden nicht mit eingeschifft. Schiffsjungen bekommen eine Monatslöhnung von 30 frcs.; aber über diese Lohnsätze hinaus erhalten sämtliche Mitglieder der Mannschaft noch einen Anteil am Erlös des eingebrachten Fanges, wodurch das monatliche Einkommen sich für den Schiffsführer auf annähernd 300 frcs., für den Matrosen auf 130 frcs. und für den Schiffsjungen auf 60 bis 65 frcs. erhöht. Die besten Leute fahren auf diesen Dampfern.

Die Seilfischerei wird von neun Dampfern betrieben. Auf zweien davon erhalten die Mannschaften festen Lohn, und zwar die Führer monatlich 125 frcs. und 3 v. H. vom Reingewinn des Fanges; ihr durchschnittliches Monatseinkommen steigert sich hierdurch auf 200 frcs. Die Matrosen bekommen 90 frcs., die Leichtmatrosen 60 frcs. und die Schiffsjungen 45 frcs., sind aber, im Gegensatz zum Führer, sämtlich nicht am Gewinn beteiligt. Der Verdienst der Seilfischer ist je nach der Jahreszeit, der Art der gefangenen Fische u. s. w. sehr veränderlich. Im Durchschnitt verdient der Führer monatlich 150 bis 200 frcs., der Matrose 100 frcs., der Leichtmatrose 70 frcs. und der Schiffsjunge 45 frcs.

Weit geringer als auf den Dampfern stellt sich der Verdienst der Matrosen auf den kleinen Booten. Mit diesen werden folgende Fangarten betrieben:

1. Der Fang mit dem breitmaschigen Netze (Folle)[1]; er dauert von April bis Ende September. Die Anwerbungen werden „auf Anteil" gemacht, und es wirft der erzielte Erlös für den Führer monatlich etwa 70 bis 75 frcs., für Matrosen 35 bis 40 frcs. und für den Schiffsjungen 15 bis 20 frcs. ab.

2. Der Makrelenfang, mit nicht höherem Durchschnittsertrage als der vorher genannte.

3. Der Heringsfang, betrieben auf 60 bis 65 mit je 4 bis 5 Matrosen bemannten Booten. Er dauert von Oktober bis Weihnachten. Der Erlös

[1] Folle: ein langes sackartiges Netz, das auf dem Meeresboden ausgebreitet wird und zum Fang der Plattfische dient.

des Fanges wird „auf Anteil" berechnet. Er stellt sich auf monatlich annähernd 120 frcs. für den Führer, 70 bis 75 frcs. für den Matrosen, 50 bis 60 frcs. für den Leichtmatrosen und 30 bis 35 frcs. für den Schiffsjungen.

* * *

Es handelt sich weiter um den Fischfang in fernen Meeren, d. h. um den Dorschfang an den Küsten von Neu-Fundland und Island, die von mehr als 3000 Personen zu diesem Zwecke aufgesucht werden. Nach herrschender Ansicht ist der Fischfang bei Island weit beschwerlicher, als der in den Gewässern von Neu-Fundland.

Um Island braust und brandet das Meer gewaltiger, die Winde sind schneidender, die Stürme häufiger. Der Tag ist ohne Anfang und ohne Ende, und der Fischer, dessen Lohn im Anteil an dem von ihm gefangenen Dorsch besteht, verweilt stets so lange wie möglich auf Deck, um ein schweres Tau zu handhaben, das ihm die Finger zerschneidet, während er vom Nordostwind gepeitscht wird.

In Neu-Fundland dagegen haben die Fischer nur ihre Fangleine zu spannen und dann wieder in die Jollen und kleinen Boote (Doris) zu ziehen. Freilich, zuweilen ist auch das ein schweres Stück Arbeit; aber wenn das Meer ruhig ist, können die Fischer bald zum Schiffe zurückkehren und von ihren Mühen ausruhen. Ihre Nächte gehören dem Schlaf.

Dagegen dauert der Fang bei Neu-Fundland anderthalb Monate länger, als der um Island, und die Hin- und Rückfahrt erfordern je 12 Tage mehr. Die Islandfahrten dauern zumeist 6 Monate, die Neufundländer Fahrten 8, ja zuweilen 9 Monate.

Tatsächlich ist es unmöglich, in St. Malo, Cancale und anderen Orten, an denen die Mannschaften für Neu-Fundland geheuert zu werden pflegen, Leute für Island anzuwerben. Nur die armen, wetterharten, an ein rauhes Dasein gewöhnten Bewohner der Nieder-Bretagne lassen sich zur Islandfahrt bereit finden, und gleich ihnen die Leute von Dünkirchen, die nicht weniger arm und an ebenso harte Lebensbedingungen und Entbehrungen gewöhnt sind wie die Bewohner der Côtes-du-Nord.

Bei Reisen nach Neu-Fundland verheuern sich die Leute meist „auf Anteil" am Gewinn, oder auch auf den „dritten oder fünften Franc".

Zur Erklärung dieser Ausdrücke ein paar Beispiele:

Zunächst der „dritte Franc". Da haben wir ein Boot, das während der Fangzeit für 59 409 frcs. Dorsch, Rogen und Tran eingenommen hat. Von dieser Summe sind zunächst abzuziehen:

der Preis des gesalzenen Fleisches eines Pferdes, das zur Beschaffung des für den Dorschfang nötigen Köders (bulot) dient	40,— frcs.
verschiedenes Gerät zum Fange weiteren Köders (boëtte)	2 400,— „
Vermittlergebühr beim Verkauf 3 v. H.	1 782,27 „
Vergütung an die Ersten unter der Mannschaft .	9 865,91 „
Zusammen:	14 088,18 frcs.

Nach Abzug dieser Summe vom Rohertrage verbleiben 45 320,82 frcs.; davon fällt ein Drittel auf die Mannschaft mit 15 106,94 frcs. Von diesen 15 106,94 frcs. sind aber noch abzuziehen die Vergütungen an die Vormänner der kleinen Boote (doris)[1] (in unserem Falle 1954,01 frcs.), die stets von dem der Mannschaft zufallenden Drittel vorweg genommen werden. So verbleibt als zu verteilendes Drittel ein Nettobetrag von 13 152,93 frcs, der, entsprechend der angenommenen Mitgliederzahl der Mannschaft, in 36 Teile zerlegt wird, von denen jeder also sich auf 365,36 frcs. beläuft.

Der Kapitän, dem drei „Anteile" und 5 v. H. des Verkaufspreises zufallen, erhält somit 4566,03 frcs. und dazu kommt ein festes Gehalt, dessen Höhe nicht näher bezeichnet ist. Ein Kapitän kann 9 bis 10 000 frcs. verdienen.

Der zweite Offizier hat 2 „Anteile" . .	730,62 frcs.
3 v. T. von 123000 Dorsch	369,— „
von 24 Faß Tran, 5 frcs. aufs Faß . .	120,— „
feststehende Vergütung	200,— „
	1 419,62 frcs.
Der Einsalzer hat 1¼ „Anteil"	456,70 frcs.
3. v. T. von 123 000 Dorsch	369,— „
von 24 Faß Tran, 5 frcs. aufs Faß . .	120.— „
	945,70 frcs.
Auf jeden Proviantmeister entfallen 1½ „Anteile"	558,04 frcs.
feststehende Vergütung	150,— „
3 v. T. von 123 000 Dorsch	369,— „
	1 077,4 frcs.

[1] Doris sind kleine Boote, die zum Aufziehen und zum Verankern der Seile dienen. — Sie können durchschnittlich einen Fangertrag von 10 bis 20000 Fischen aufnehmen.

Jeder Doris-Führer hat 1 „Anteil" . . .	365,36	frcs.
20 v. T. von 15000 Dorsch	300,—	„
feststehende Vergütung	100,—	„
	765,36	frcs.

Ebenso hat 1 „Anteil" jeder Vormann der Doris	365,36	frcs.
12. v. T. von 15000 Dorsch	180,—	„
	545,36	frcs.

Nun zum „fünften Franc". Wir nehmen an, daß wir es mit einem Boot zu tun haben, das für 82929,57 Dorsch, Rogen und Tran verkauft hat.

Von diesem Betrage sind zunächst in Abzug zu bringen:

5 v. H. Vermittlergebühr beim Verkauf . .	4 146,48	frcs.
Geräte zum Köderfang (boëtte)	2 400,—	„
82000 kg (je 1000 kg = 25 frcs.) . . .	2 870,—	„
Anteil des Kapitäns am Verkaufserlös 10 v. H.	8 292,96	„
Festes Gehalt	1 000,—	„
Dienstleistung des zweiten Offiziers	200,—	„
Hafen-, Makler- und Lotsengebühren . . .	2 867,30	„
Geschäftsunkosten und Zinsen des Betriebskapitals	2 463,70	„
Unkosten zu St. Pierre während des zweimaligen Anlaufens im Juni und September . .	1 700,—	„
Verlorene Ausrüstungsgegenstände	59,40	„
Zusammen:	25 979,84	frcs.
Netto-Restbetrag	56 949,73	„
Der 5. Teil des Restbetrages, also	11 389,95	„
Von diesen 11389,95 frcs. sind noch abzuziehen:		
die Vergütungen (mit Ausnahme derer für Kapitän und zweiten Offizier)	7 918,48	„
Monatslöhnung für an Bord verbliebene Matrosen	710,66	„
	8 629,14	frcs.
Verbleiben zur Verteilung	2 760.81	frcs.

Diese Summe in 34¼ Anteile zerlegt, läßt auf jeden davon entfallen: 80,02 frcs.

Bei dieser Art der Verteilung kommen auf den Kapitän an Vergütungsgeldern 9292,95 frcs. und als „Anteil" 240 frcs.

Der Doris-Führer erhält einen „Anteil" und 15 v. T. vom Fangergebnis seines Bootes, mithin ungefähr 800 frcs. Den Vormännern der Doris fallen zu: 1 „Anteil" und 10 v. T. des Fangergebnisses, etwa 630 frcs. Nicht einbegriffen in diese Ziffern ist das beim Abschluß des Heuervertrages gezahlte Handgeld, meist in Höhe von 15 bis 25 frcs., selten von 40 bis 50 frcs. Letztere hohe Summe erhalten jedoch höchstens 1 oder 2 Matrosen jeden Bootes.

Um es kurz zu wiederholen: den auf den „dritten Franc" Angeheuerten fällt der Verkaufspreis des Fangergebnisses zu. (Abgezogen hiervon werden ein Drittel der Einkaufskosten für die Geräte zum Köderfang und der Einkaufskosten für weiteren Köder, ein Drittel der dem Verkaufsvermittler zustehenden Gebühr, ein Drittel der Vergütungen für den Kapitän, den zweiten Offizier, den Einsalzer, den Proviantmeister, den Führer der „doris" und die Gesamtsumme der Vergütungen an die Vormänner der „doris".)

Die den Angeheuerten bei der Abfahrt gemachten Vorschüsse sind zurückzuerstatten.

Den auf den „fünften Franc" Angeheuerten gehört der bei der Abfahrt erhaltene Vorschuß, „verlorener Vorschuß" genannt, und hierzu kommt der Fanganteil, d. h. der fünfte Teil des aus dem Verkauf des Fanges erzielten Erlöses (unter Abzug von einem Fünftel der Gebühr für den Verkaufsvermittler, der Lotsen- und Maklergebühren, der Zinsen des Betriebskapitals, des Köders oder des Köderfanges, sowie der Vergütungen auf das Tausend gefangener Dorsche).

Die Bedingungen des „fünften Franc" gestalten sich günstiger für den Fischer, sobald es sich um weniger reiche Fänge handelt und zwar wegen der „verlorenen Vorschüsse"; bei mittleren Fängen gestalten sie sich den anderweitigen Bedingungen gleich, weniger günstig aber bei reichen Fängen.

Sobald der Preis des Dorsches in Bordeaux, selbst bei reichem Fange, nicht unter 20 frcs. sinkt, gewinnt die Mannschaft nur gerade ihren Lebensunterhalt. In diesem Jahre ist ein leistungsfähiges Haus in St. Malo, bei einem mittleren Preise von 22 frcs. und einer Zahlung von 8000 bis 9000 frcs. an jeden Kapitän, mit knapper Not auf seine Kosten gekommen.

In St. Malo, wo fast alle Leute sich auf den „dritten Franc" anheuern lassen, steigen die dem Fischer (in dem Augenblicke, da er in Gegenwart des Wasserschout den mit dem Kapitän schon abgeschlossenen Vertrag unterschreibt) gemachten Vorschüsse oft auf 450 bis 500 frcs. Diese Summen sind im Wachsen begriffen, infolge der sich täglich steigernden Bedürfnisse der angeheuerten Mannschaften.

Dem Fischer wird oft die gesamte Summe, auf die er Anspruch hat, vorweggezahlt; er gibt sie sofort aus, und bei seiner Rückkehr erhält er nicht selten nur ein paar lumpige Pfennige.

Und wo bleibt er mit den erhaltenen Vorschüssen?

Er verwendet sie zunächst für seine Ausstattung[1].

Stiefel	36	frcs.
Zwei Ölzeuganzüge (Beinkleider, Bluse, Südwester, zu je 15 frcs.)	30	„
Trikots (wollne Hemden zu je 4 bis 8 frcs.) .	32	„
4 Beinkleider aus Segeltuch (das Stück zu 13 frcs.)	52	„
4 Unterbeinkleider	16	„
Matratze (Wolle und Roßhaar)	30	„
Decke	15	„
Fries-Handschuhe (grober Flanell)	10	„
Das macht annähernd:	221	frcs.
Dann heißt es die Schulden zahlen, beim Bäcker etwa	110	„
Beim Krämer etwa	100	„
Zusammen	431	frcs.

Der Mann hat also bei seiner Anheuerung sofort 400 bis 450 frcs. zu zahlen. Und so bleibt ihm nichts oder fast nichts, was er für die Haushaltung zurücklassen könnte, und Frau und Kinder müssen während seiner Abwesenheit auf Borg leben.

Der „Anteil“. Die Leute erhalten kein festes Gehalt, sondern einen Teil des Fangerlöses. Vom Bruttoertrag des Fanges werden zunächst die unvermeidlichen Seeschäden abgezogen. Nachdem das geschehen, behält der Reeder vier Fünftel des Nettoertrages, und die Mannschaft teilt sich in das letzte Fünftel.

Hat ein Schiff z. B. eine Besatzung von 30 Mann, so wird die Durchschnittslöhnung sich etwa wie folgt stellen:

Reines Geschenk, in der Gesamtsumme nicht einbegriffen	300	frcs.
Pot-de-vin d. h. Vorschuß auf den mutmaßlichen Fangertrag (Weinkauf)	300	„
Verbleibt auf seinen Teil bei der Rückkehr . .	400	„
	1000	frcs.

* * *

[1] Unter den Fischern von St. Malo befindet sich eine große Anzahl von sogen. Landratten (terriens); denn bei den Angeheuerten kommt es weit weniger darauf an, daß sie im seemännischen Berufe, als daß sie in der Fischerei erfahren sind.

Bei der Island-Fischerei wird zumeist die Zahl der gefangenen Fische oder deren Gewicht der Löhnung zu Grunde gelegt. Diese schwankt also im höchsten Grade; sie setzt sich aus folgenden Einzelheiten zusammen:

Zahlungen auf den Mann.

1. Handgeld bei der Anheuerung wechselnd von	80 bis 130 frcs.
2. Vorschüsse bei der Abfahrt, Ausnahmen vorbehalten, zwischen	100 und 200 "
3. Rückstand, der bei Beendigung der Fahrt zur Auszahlung gelangt. Er ist je nach der Anzahl der gefangenen Dorsche und je nach dem von Jahr zu Jahr wechselndem Preise sehr verschieden und schwankt zwischen	200 und 450 "
4. Beschäftigung zur Winterszeit sehr verschieden. Viele gehen der Küstenfischerei nach, ohne dabei viel zu gewinnen; aber die darauf verwandte Zeit wird bei der Pension in Anrechnung gebracht. (Zum Pensionsanspruch berechtigen 300 Monate Fahrt, und da jede Reise 6 bis 7 Monate dauert, so würden, um den Pensionsanspruch zu erlangen, ungefähr 45 Reisen nötig sein, d. h. der betreffende müßte vom 15. bis zum 60. Jahre fahren.) Andere arbeiten als Segelmacher, Takler u. s. w. an den Vorbereitungen zur Ausrüstung des Schiffes und erhalten einen Tagelohn von 1,50 bis 2,50 frcs. Wieder andere bebauen ihr Stückchen Land oder sind als Tagelöhner beschäftigt. Und manche wieder verbringen ihre Zeit in der Kneipe. Den winterlichen Verdienst auch nur annähernd zu bestimmen ist fast unmöglich. Er kann 50 bis 250 frcs. betragen	50 bis 250 "
Insgesamt	430 bis 1030 frcs.

Sehen wir nun einmal zu, wie sich die Rechnung für ein von Paimpol auslaufendes Fahrzeug stellt.

I. Fahrt. — Bruttoerlös für den Dorsch . . 11 370,85 frcs.

davon abzuziehen nachstehende Unkosten:

Kosten für den „chasseur“ (Bezeichnung des Schiffes, das den ersten Fang aufsucht)	1 725,— frcs.	
Versicherungsprämie	155,78 „	
Lieferungskosten	927,85 „	
zusammen:	2 806,63 frcs.	
II. Fahrt. — Bruttoerlös für den Dorsch .		19 674,40 „
Seezungen		371,20 „
Rogen		358,35 „
Tran		960,35 „
zusammen:		21 364,30 frcs.

davon abzuziehen nachstehende Unkosten:

Reisekosten	1 200,— frcs.	
Lieferungskosten	1 137,95 „	
„ für die Seezungen .	23,15 „	
„ „ Rogen . . .	75,— „	
„ „ Tran . . .	92,35 „	
zusammen:	2 528,45 frcs.	
Gesamtsumme der Einnahmen		32 735,15 frcs.
„ „ Unkosten		5 335,08 „
Gesamter Nettoertrag		27 400,07 frcs.

Hiervon entfallen auf den Reeder zwei Drittel, 18 266,75 frcs., als die Summe, welche die Deckung seiner Auslagen für die Ausrüstung und seinen Verdienst in sich faßt.

Das verbleibende Drittel von 9133,36 frcs. fällt der Mannschaft zu und ist durch die Zahl der Anteilberechtigten zu teilen (d. h. in 26 Teile, im vorliegenden Falle aber nur in 20). Es entfallen also auf jeden Anteil 348,60 frcs. und hieraus lassen sich die Einnahmen der auf „Anteil“ Bezahlten berechnen:

So erhalten der Kapitän	3,40 Anteile
„ „ die Offiziere	1,50 „
„ „ der Einsalzer	1,10 „
„ „ der Schiffsjunge	0,20 „
	6,20 Anteile

348,60 × 5,20 = 1464,12 frcs.

9133,32 — 1464,12 = 7669,20 frcs.

16*

So verbleiben für den Rest der Besatzung 7669,20 frcs., die nur unter die 21 Fischer verteilt werden. Kapitän, Einsalzer und Schiffsjunge fischen nicht; sie werden daher „auf Anteil“ bezahlt und nicht „mit Dorsch“.

Da die Zahl der gefangenen Fische sich auf 51 567 belief, so ist der zur Verteilung kommende Geldbetrag durch die gesamte Zahl von Dorschen zu teilen.

$$\frac{7\,669{,}20}{51\,657} = 0{,}14171 \text{ frcs.}$$

Jeder der Leute erhält also 0,14 171 frcs. für jeden von ihm gefangenen Dorsch. Und hieraus ergibt sich der Betrag, der jedem einzelnen Manne zufällt. Ein Fischer, der 3466 Dorsche gefangen hat, erhält demnach 483,37 frcs.; ein anderer, der nicht mehr als 2455 fing, wird 347,90 frcs. und ein Leichtmatrose, dessen Fang nur 1344 Stück betrug, nur 190,46 frcs. einnehmen. Hinzuzufügen ist diesen Summen das bei der Anheuerung gegebene Handgeld, das bei der endgültigen Abrechnung nicht mitzählt. Es beträgt für den Mann ungefähr 80 bis 130 frcs. und durchschnittlich 1000 frcs. für den Kapitän.

Zu bemerken ist, daß dieser Abrechnung ein sehr ungenügender Fang zu Grunde liegt, bei dem der Reeder sicher mit Verlust gearbeitet hat. Das Ergebnis war gering und die Verkaufspreise sehr niedrig.

Löhnung auf Grund eines vorher angenommenen Preises für den Fisch.

In anderer Weise geschieht die Anheuerung in der Bucht von St. Brienc, nämlich unter Berechnung eines für den Dorsch willkürlich festgesetzten und vom Markte unabhängigen Preises.

Der Fischer erhält für jeden gefangenen Dorsch 0,20 frcs. unter Abzug von 10 v. H. für die ganz kleinen Fische.

Er verfügt außerdem über die Summe, die er als „verlorenen Vorschuß“ erhalten hat und die zwischen 100 und 150 frcs. schwankt.

Diese Art der Heuerung wird wohl bald abgeschafft werden; denn, wenn bei einem Fange meist sehr kleiner Fische und bei niedrigem Preise der Fischer einen festen Lohn erhält, so muß der Reeder zuweilen Geld zuschießen.

Lohnzahlung nach Gewicht (Last).

Noch eine dritte Art der Anheuerung gab es, die noch bis in die letzten Jahre hinein in Dünkirchen im Gebrauche war, nämlich die Löhnung nach Gewicht.

Der Fischer erhielt eine Summe von 14 bis 15 frcs. für jede „Last“ (1800 kg) der ganzen Schiffsladung; doch mußten sich die Leute einen starken Abzug auf die kleinen Fische gefallen lassen, die nur zu halbem Preise berechnet wurden. Man ist jedoch von dieser Art der Löhnung abgekommen, da von zwei Fischern, denen für die „Last“ der ganzen Ladung der gleiche Preis gezahlt wurde, der eine vielleicht 3000, der andere nur 1200 bis 1500 Dorsche gefangen hat, und doch erhielten beide den gleichen Lohn. Der Unterschied zwischen den drei Löhnungsarten möge durch einige Beispiele erläutert werden.

Nehmen wir an, ein Schiff kehre von dem Fange mit 50 000 Dorschen zurück, die mit Einschluß von Tran, Rogen und den verschiedenen anderen Fischarten 90 000 kg wögen, und der Dorsch werde zum Preise von 25 frcs. für den Zentner (55 kg) verkauft.

Die Teilung auf den „dritten Franc“ würde sich für den Fischer, der 2000 Dorsche gefangen hat, wie folgt stellen:

90 000 kg durch 55 kg (Gewicht des Zentners) geteilt, ergibt in runder Summe 1630 Zentner.

1630 Zentner zu 25 frcs.		40 750 frcs.
Abzuziehen sind:		
1. Diskonto $3^1/_2$ v. H.		1 426 „
2. Verkaufsgebühr 2 v. H.		786 „
	Summe:	38 538 frcs.
Kleine Verkaufsunkosten	200 frcs.	
Versicherung des Fangergebnisses . .	250 „	
Kosten für den „chasseur“ . . .	1800 „	5 250 „
Gehalt des Kapitäns	3000 „	
	Nettoertrag:	33 288 frcs.

33 288 frcs. geteilt durch 50 000 (die Zahl der Dorsche), ergibt als Preis für den einzelnen Dorsch 0,665 frcs.; hiervon der dritte Teil macht 0,221 frcs.

Der auf den „dritten Franc“ angeheuerte Fischer wird also für die auf ihn entfallenden 2000 Dorsche 442 frcs. erhalten und dazu das Handgeld von durchschnittlich 80 frcs., das er vom Reeder bei der Unterschrift des Vertrages empfängt. Sein Verdienst stellt sich demnach im ganzen auf 522 frcs.

* * *

Bei Zahlung „mit Dorsch" würde derselbe Fischer erhalten	400	frcs.
Dazu 125 frcs. „verlorener Vorschuß"	125	„
50 frcs. Handgeld	50	„
	575	frcs.
Hiervon ab 10 v. H. auf 400 frcs.	40	„
Bleiben netto:	535	frcs.

* * *

Endlich zur Lohnzahlung nach Gewicht; bei einem Fangergebnis von 90000 kg würde der Fischer einnehmen:

50 „Last" (je 1800 kg) zum Preise von 15 frcs.	750	frcs.
welcher Summe abzuziehen sind 20 v. H. mit .	150	„
Bleiben netto:	600	frcs.

V. Die Seeleute der Handelsflotte.

Die Handelsschiffahrt teilt sich in große Fahrt, internationale Küstenfahrt und französische oder beschränkte Küstenfahrt.

Als große Fahrt werden Reisen bezeichnet, die hinausgehen im Süden über den 30. Grad nördlicher Breite, im Norden über den 72. Grad nördlicher Breite, im Westen über den 15. Grad westlicher und im Osten über den 44. Grad östlicher Länge von Paris. Diese Linien ziehen sich außerhalb der Westküsten Irlands und Spaniens hin, schließen das ganze Mittelländische und das Schwarze Meer ein, sowie im Norden die Ostsee, die West- und Nordküsten von Norwegen und umfassen auch das Weiße Meer in seiner ganzen Ausdehnung.

Die innerhalb dieser Grenzlinien betriebene Schiffahrt wird als Küstenschiffahrt bezeichnet, und zwar als internationale, wenn es sich um Fahrten zwischen einem französischen oder algerischen Hafen und fremden Hafen handelt, als französische bei Fahrten zwischen zwei französischen Häfen. In letzterem Falle dürfen nur französische Schiffe benutzt werden und daher die Bezeichnung beschränkte Küstenfahrt.

Außerdem haben wir es noch mit der „bornage" zu tun, d. h. einer Küstenfahrt, die auf Fahrzeugen mit nicht mehr als 25 Tonnen Gehalt und zwischen höchstens 15 Seemeilen (83,333 km) voneinder gelegenen Häfen betrieben wird.

Bei Betrachtung der großen Fahrt hat man zu trennen die zur Beförderung der Reisenden bestimmten Passagierdampfer und die zur Güterbeförderung dienenden Frachtdampfer.

Die ersteren sind schnellfahrende Schiffe, sie machen meist (wenigstens die französischen) 17 bis 20 Knoten (31 bis 37 km) in der Stunde und sind das Eigentum großer Aktiengesellschaften, wie der Compagnie Transatlantique, der Compagnie des Messageries maritimes u. s. w.

Die Passagierdampfer haben 160 bis 180 m Länge, bei 16 bis 17 m Breite und 7 bis 8 m Tiefgang.

Mit dem Oberbefehle dieser Fahrzeuge sind Kapitäne mit Patent für große Fahrt oder Offiziere der Kriegsflotte betraut, Leutnants zur See, die auf Urlaub ohne Sold abkommandiert werden.

Die Kapitäne für große Fahrt[1] erhalten ihr Patent, nachdem sie zwei Prüfungen, eine theoretische und eine praktische, bestanden haben.

Bei ersterer kommt die Dauer der vorangegangenen Fahrten nicht in Betracht. Die jungen Leute, die mit Erfolg aus der Prüfung hervorgegangen sind, erhalten das Patent als Zöglinge der Handelsflotte (élèves de la Marine Marchande) und können als Offiziere an Bord von Handelsschiffen angestellt werden. Aber da es nach den geltenden Vorschriften untersagt ist, Personen, die nicht mindestens ein Jahr Fahrt hinter sich haben, die Aufsicht einer Wache anzuvertrauen, so werden sie auf größeren Schiffen häufig mit dem Titel „pilotin“ (Steuermannskandidat) eingestellt. Sie versehen dann, bis sie die vorschriftsmäßige Fahrzeit vollendet haben, Dienst des Offiziers, jedoch ohne dessen Titel und ohne dessen Verantwortlichkeit.

Die Zöglinge der Handelsflotte (Eleven) brauchen nur ein Jahr an Bord eines Kriegsschiffes zu dienen, aber wenn sie mit 26 Jahren noch nicht im Besitze des Patents als Kapitän für große Fahrt sind, so müssen sie dafür ein Jahr länger auf der Kriegsflotte dienen.

Die zweite, die praktische Prüfung, kann erst mit dem 24. Jahre abgelegt werden, nach voraufgegangener 60monatiger Fahrt, wovon mindestens 30 Monate auf großer Fahrt oder im Staatsdienste zu erledigen sind. Es gibt zwei Arten von Kapitänen für große Fahrt, solche mit Patent zweiter und solche mit Patent erster Klasse, von denen die letzteren eine Ergänzungsprüfung zu bestehen haben.

Meist hat der Befehlshaber eines Schiffes für große Fahrt noch einen zweiten Kapitän unter sich, der „Zweite“ genannt, der ebenfalls das Patent für große Fahrt haben muß, außerdem als Befehlshaber der Wachen zwei oder drei Leutnants, die abwechselnd während einer Reihe von Stunden mit der Aufsicht des Schiffes betraut sind, sodann die Obermaschinisten, einen Verwalter und einen Arzt.

---

[1] G. Soé, Notions sur la marine.

An der Spitze der Mannschaft steht der Oberbootsmann und neben ihm die zweiten Bootsmänner (seconds maîtres), letztere die Führer der einzelnen Wachen (chefs de quart), die abwechselnd Dienst tun, und eine große Menge Heizer, als welche auf den Orientfahrern meist Araber beschäftigt sind.

Die für Küstenfahrt bestimmten Schiffe stehen unter einem Befehlshaber mit Patent für Küstenschiffahrt (maître au cabotage), der an Bord den Namen Kapitän führt, und der sein Patent nach Bestehen einer theoretischen und einer praktischen Prüfung erhalten hat.

Für Island und Neu-Fundland verlangt man, obgleich die Plätze, an denen gefischt wird, außerhalb der Küstenschiffahrtslinie liegen, keine Kapitäne für große Fahrt.

Die die Küstenfahrt lediglich auf kurze Entfernungen (bornage) betreibenden Fahrzeuge sind kleine Segelboote, zumeist nur mit zwei oder drei Leuten bemannt.

Sie fahren besonders den Küsten der Bretagne entlang, deren viele kleine Häfen leichter auf dem Wasser- als auf dem Landwege miteinander in Verbindung treten können, und versehen einen ähnlichen Dienst, wie ihn der Frachtfuhrmann für die von der Eisenbahn entfernt liegenden Orte leistet.

Die Führer dieser Fahrzeuge sind mit dem Patent für kleine Küstenschiffahrt (bornage) ausgerüstet.

Die Heuerung.

Jeder Reeder verfährt bei der Anheuerung nach eigenem Ermessen; gewöhnlich aber betraut er einen Kapitän damit, und dieser verhandelt dann entweder unmittelbar mit dem Seemann selbst, oder er wendet sich an das Seemannsheim, an den Seemannsverband oder an den Heuerbaas.

Die erste Art der Anheuerung kommt nicht oft vor, und nur dann, wenn man weiß, daß man es mit einem tüchtigen Matrosen zu tun hat.

Vom Seemannsheim wird die Stellenvermittlung kostenlos besorgt; aber nur wenige Reeder wenden sich regelmäßig an diese Art von Anstalten, die entweder Schöpfungen der Handelskammer sind oder doch von diesen, wie auch durch Beiträge von Wohltätern, unterhalten werden. Die Preise für Wohnung und Kost im Seemannsheim sind sehr bescheiden und belaufen sich täglich für den Deckoffizier auf 3,50 frcs., für den Matrosen auf 2 frcs. und für den Schiffsjungen auf 1,50 frcs. Da diese Summen zur Bestreitung der Unkosten nicht ausreichen, so werden die Verluste durch Beiträge der Ehrenmitglieder gedeckt.

Die Dauer des Aufenthalts im Heim ist eine beschränkte und darf im allgemeinen 20 Tage nicht überschreiten.

Die Kleidung wird hier dem Matrosen zum Selbstkostenpreis geliefert, und man gewährt ihm selbst Barvorschüsse, wenn er sich in Geldverlegenheit befindet. Doch diesen Häusern haftet stets etwas von Wohltätigkeitsanstalten an, und nur zu häufig stehen sie unter dem bevormundenden oder konfessionellen Einfluß der Gönner, durch deren Beihilfe sie unterhalten werden.

Gelegentlich geschieht diese Anheuerung auch durch Vermittelung des Verbandes, und zwar kostenlos wie im Seemannsheim. Oft aber scheuen die Reeder, sich an den Verband zu wenden, da sie ihm kein unbedingtes Vertrauen schenken.

In den meisten Fällen wendet man sich immer erst bei Anheuerung der Seeleute an den Heuerbaas. Dieser aber will den Seemann nur ausbeuten unter Zustimmung des Reeders und oft auch unter Beihilfe des Kapitäns.

Wenn man, sagt Edouard Conte, durch die volkreichen Straßen von Bordeaux oder Marseille wandert, so findet man nicht selten an diesem oder jenem Schaufenster die Aufschrift: Gasthaus für Seeleute. Man betritt den Laden und findet, daß das Innere sich nicht wesentlich von den gewöhnlichen Winkelkneipen unterscheidet, es sei denn durch ein paar Papageien oder andere ausländische Vögel, die in Käfigen ein schläfriges Dasein führen und durch einige verwaschene Schmierereien an den Wänden, Szenen aus dem Seemannsleben darstellend. Bei dem durch den Eintritt des Gastes verursachten Geräusch erscheint die Wirtin, eine Frau von 50 bis 60 Jahren. Ihr Äußeres ist oft geradezu abschreckend, sie hat eine Stumpfnase, es fehlt ihr ein Auge, oder eine ihrer Schultern ist höher als die andere; ein paar vorstehende Haarbüschel erscheinen, je nach dem Lichte, bald weiß, bald rötlich: kurz, das Bild einer Kupplerin niederster Art. Durch eine in ein zweites Gelaß führende Tür erblickt man hin- und herlaufende, lachende und singende Mädchen mit Tellern und Gläsern. Das ist die „Damenbedienung" des Hauses. Das einzige männliche Wesen unter den dienenden Geistern ist ein hübscher Kerl von 30 bis 35 Jahren, der Liebhaber der Alten, der aber nichtsdestoweniger arbeitet, denn er versteht sich darauf, bei gelegentlichen Raufereien tüchtig dreinzuschlagen.

Solches Gesindel hängt sich an den Matrosen, sobald er den Fuß ans Land setzt, ja selbst noch vorher. Denn der „Spürhund" (Pisteur), wie er genannt wird, klettert auf das einlaufende Schiff; kaum oben, geht er ins Zeug, nimmt einen Mann beim Wickel, bemächtigt sich seines Bündels, das er selbst befördert, und damit ist abermals ein Fisch im Netze! Diesem

Menschen sagt der Matrose: Ich habe kein Geld, meine Vorschüsse sind aufgezehrt, aber in drei Tagen bekomme ich meine Löhnung vom Reeder. Der „Pisteur", der das ganz gut weiß, meint, sein Haus vertraue ehrlichen Leuten. Und so langt man an. Von nun an gibt es niemanden, der so gehätschelt würde wie der brave Matrose. Die Alte nennt ihn: mein Jüngelchen! und gibt Zweideutigkeiten gröbster Art zum besten. Der Mann, der mit der Faust zu wirken bestimmt ist, bietet Cigaretten an. Die Schönen entdecken bei sich plötzlich abgrundtiefe Liebe für den Ankömmling, Liebe, die nur ein Seemann befriedigen könne. Hat er Durst? Der ganze Keller ist ja dazu da, ihm durch die Kehle zu laufen.

Die Schokolade, die seine Schöne allmorgentlich vertilgt, um sich nach den überstandenen Anstrengungen zu stärken, ist ganz besonderer Art: die Rechnung wird's ausweisen. Nach Verlauf einer Woche wird ihm diese vorgelegt. Ihre Höhe erreicht beinahe den Betrag, den der Mann bei sich führt: nur beinahe, denn es wäre allzu demütigend, reichte sein Geld nicht zur Begleichung der Schuld. Es ist nicht mehr als recht und billig, daß man ihm noch 10 bis 15 frcs. läßt, damit er sich noch ein bißchen rühren kann.

Ah, sagt der Seemann beim Erwachen, es ist Zeit, wieder an Bord zu gehen! Was, jetzt schon wieder? erwidert die alte Hexe, deren Aufmerksamkeiten, Lächeln und zarte Späße plötzlich verschwunden sind, während die Schönen sich verschworen zu haben scheinen, eine Weile tugendhaft zu sein, um sich auszuruhen. „Iht wollt wieder an Bord? Nun schön, hier ist euer Mann, der das besorgen wird" — dies mit Hinweis auf den strammen Kerl mit der kräftigen Faust. — Der aber ist Stellenvermittler seines Zeichens, d. h. er tritt, sobald sein Kunde aufs Trockene geraten ist, helfend ein, um ihn wieder flott zu machen. Dabei aber gilt es, ein „Schnittchen" zu machen und der Vermittler ist an Ort und Stelle, wenn der angeheuerte Matrose seinen Vorschuß ausgezahlt erhält. Er heimst zunächst seine Gebühren ein und macht sich sodann für den Vorschuß bezahlt, den sein Haus großmütiger Weise dem leichtsinnigen und verliebten Seemanne gewährt hat. „Diese Spitzbuben," sagt die Wirtin, „setzte man sie nicht vor die Tür, sie blieben ihr Lebelang hier!"

Der Matrose ist ein guter Kerl, arglos, in sein Schicksal, sein Verhängnis ergeben. Er zahlt und schifft sich wieder ein ....

Immerhin gibt es einige, die sich über die hohe Rechnung erbosen und sich von dem Mann mit der kräftigen Faust nicht einschüchtern lassen. Da holt man denn die Polizei und die gibt, das versteht sich, dem Herbergswirt recht, mit dem sie auf du und du steht, und von dem sie sich allerlei ver-

dächtige Gefälligkeiten erweisen läßt. Und wenn der Bestohlene sich widersetzt, nun, da steckt man ihn ein wegen Beletzung geheiligter Überlieferungen.

In manchen Städten findet sich nur ein einziger Heuerbaas, so z. B. in Bordeaux, wo der Betreffende die ganze Kundschaft der übrigen an sich gerissen oder aufgekauft hat. Sein Name ist Marius und er beherrscht den ganzen Platz.

Der Heuerbaas wird vom Reeder oder Kapitän beauftragt, die Förmlichkeiten (Aufnahme in die Schiffsrolle u. s. w.) zu erledigen und empfängt dafür eine Summe von 30 frcs. Außerdem erhebt er für jeden durch seine Vermittelung eingeschifften Mann eine im voraus festgesetzte Gebühr und zwar:

Für den Schiffsjungen	3	frcs.
„ „ Leichtmatrosen, Matrosen und Heizer	5	„
„ „ Quartiermeister, Zimmermann, Oberheizer, Koch	10	„
„ „ Leutnant	20	„
„ „ zweiten Kapitän	25	„

Aber diese Sätze können überschritten werden, und man erhöht sie auch in vielen Fällen. Hier einer der Kunstgriffe, die man anwendet, um dies zu bewerkstelligen:

Da erscheint ein Matrose, der gezwungen ist, sich einzuschiffen. Er weiß, daß man im Begriffe steht, eine Besatzung zu bilden und erbietet sich, die übliche Gebühr zu zahlen.

„Nein, Freundchen," antwortet man ihm, „hier ist die Musterrolle, die Mannschaft ist, wie du siehst, vollzählig," man zeigt ihm eine untergeschobene Musterrolle. Man redet hin und her, und die Sache endet damit, daß der Matrose, dafür, daß er schließlich aufgenommen wird, 15 bis 20 frcs. zahlt.

Einen weiteren Verdienst weiß sich der Heuerbaas zu verschaffen durch Gewinnanteil an den Kleidungsstücken, die der Matrose in den dem Baas bekannten Geschäften kauft.

Warum aber wendet sich der Kapitän an den Heuerbaas?

Nun, einfach, weil dieser ihm häufig kleine Dienste zu erweisen Gelegenheit fand, und weil er stets Matrosen an der Hand hat.

Überdies vermag der Baas einen Druck auf den Matrosen auszuüben und ihn zu veranlassen, daß er sich mit einer niedrigeren Löhnung, als der ortsüblichen, begnügt.

„Du erklärst dich," so sagt er ihm, „statt der 80 frcs., die dir zukämen, gefälligst mit 65 frcs. zufrieden, oder ich heuere dich nicht an!" Da ist es denn zu verstehen, daß der Reeder oder vielmehr der mit der

Bemannung beauftragte Kapitän, sich nicht an den Seemannsverband wendet, der an den einmal bestimmten Lohnsätzen festhält.

Einer der schwersten Vorwürfe, den die Handelsmatrosen gegen die Reeder erheben, bezieht sich auf ihre ungenügende Beköstigung. Bei den kleineren Gesellschaften hat der Kapitän für die Verpflegung der Mannschaft zu sorgen.

Bei einer Besatzung von 20 Mann erhält der Kapitän für deren Beköstigung von der Gesellschaft nachstehend verzeichnete Gelder:

Täglich für jeden der 5 Schiffsoffiziere (Steuerleute) 3 frcs. macht	15,— frcs.
Täglich für jeden der 3 Deckoffiziere (Quartiermeister, Oberheizer und Koch) 2,50 frcs. macht	7,50 „
Täglich für jeden der 12 Mann 2 frcs. macht	24,— „
Täglich für jeden der 6 Heizer am Feuer eine Zulage an Wein	1,25 „
insgesamt:	47,75 frcs.

das macht im Monat 1432,50 frcs.

Wie stellen sich dem gegenüber die Unkosten?

Die Mannschaft erhält zu Mittag an 2 Tagen gebratenes Fleisch, an 2 Tagen Dorsch und an 3 Tagen Labskaus (Ragout). Es belaufen sich im Monat die Ausgaben:

für Fleisch auf	250 frcs.
„ Brot auf	150 „
„ Wein (2 Stückfaß) auf	100 „
„ Gemüse auf	60 „
„ Schmalz (20 kg) auf	40 „
„ Nachtisch für die Schiffsoffiziere auf	100 „
„ Dorsch und sonstige Lebensmittel	100 „
Zusammen:	800 frcs.

Somit würde sich für den Kapitän ein monatlicher Gewinn von 632,50 frcs. ergeben.

Nicht selten aber auch sieht man Matrosen, so oft sie an Land gestiegen sind, allerlei Vorräte einkaufen, um während der Fahrt nicht Hunger zu leiden.

Löhnungen.

Seit Beilegung der letzten großen Ausstände sind in Le Havre zwischen den Schiffahrtsgesellschaften und den Seeleuten und Heizern feste Lohnsätze vereinbart worden.

Die Leute werden je nach ihrer Beschäftigung nach einem einheitlichen Satze gelöhnt.

Schiffsjungen erhalten monatlich	35	frcs.
Leichtmatrosen " "	50	"
Kohlenzieher " "	80	"
Vollmatrosen " "	80	"

und eine Funktionszulage von 5 frcs. für jede Dienstleistung (als Untersteuerleute, Takelmeister u. s. w.).

Heizer erhalten einen Monatslohn von	110,— frcs.
Zweite Maschinisten erhalten einen Monatslohn von	120,— "
Obersteuerleute erhalten einen Monatslohn von	120,— "
Oberheizer " " " "	132,50 frcs.
Oberbootsleute " " " "	132,50 frcs.
Schmierer " " " "	132,50 frcs.
Zimmerleute " " " "	132,50 frcs.
Bäcker " " " "	132,50 frcs.
Köche " " " "	132,50 frcs.

dazu für die Stunde Überarbeit 50 Centimes.

In Rouen ist man zu einheitlichen Lohnsätzen nur für die Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen gelangt.

Der Vollmatrose erhält	80			frcs.
" Leichtmatrose "	50			"
" Schiffsjunge "	30			"
" „Zweite" (Kapitän) erhält	150	bis	200	frcs.
" erste Steuermann "	125	"	150	"
" Obermaschinist "	290	"	350	"
" zweite Maschinist "	150	"	200	"
" Heizer "	100	"	110	"
" Oberbootsmann "	80			"
" Koch "	100	"	110	"

Der Kapitän erhält monatlich 300 bis 350 frcs. und außerdem an Verpflegungszuschuß für jeden eingeschifften Mann täglich 2 frcs.

Der Kapitän wirbt die gesamte Mannschaft an, mit Ausnahme des Obermaschinisten.

Diesen und den Kapitän wählt der Reeder.

In Marseille regeln sich die Verhältnisse der auf der Handelsflotte Bediensteten nach einem Abkommen vom 21. August 1900.

Bei großer Fahrt erhalten die Oberheizer	monatlich	124	frcs.
" " " " " Quartiermeister	"	118	"
" " " " " Matrosen	"	83	"
" " " " " Kohlenzieher	"		
" " " " " Heizer	"	100	"
Bei Küstenfahrt " " Oberheizer	"	112	"
" " " " Quartiermeister	"	106	"
" " " " Matrosen	"	77	"
" " " " Kohlenzieher	"		
" " " " Heizer	"	95	"

Für die Überstunde wird gezahlt an Heizer und Kohlenzieher 50 Centimes, an Matrosen 40 Centimes.

Für Bordeaux gelten ungefähr die gleichen Lohnsätze.

Die großen Gesellschaften (wie Compagnie Transatlantique, Chargeurs réunis, Messageries maritimes) zahlen nachstehende Sätze:

1. Deckbesatzung.

	monatlich	
Dem Kapitän	500,—	frcs.
" „Zweiten	300,—	"
" I. Steuermann	250,—	"
" II. Steuermann	250,—	"
" III. Steuermann	150,—	"
" Oberbootsmann	132,50	"
" I. Zimmermann	132,50	"
" II. Zimmermann	120,—	"
" Quartiermeister	120,—	"
" Zimmermannsgehilfen	80,—	"
" Segelmacher	80,—	"
" Untersteuermann (sechs an Zahl) je	80,—	"
" Takelmeister (zwei) je	80,—	"
" Matrosen (24) je	80,—	"
" Leichtmatrosen (zwei) je	50,—	"
" Schiffsjungen (vier) je	35,—	"

2. Maschinenpersonal.

Dem Obermaschinisten	500,—	"
" I. Maschinisten	300,—	"
" II. Maschinisten	250,—	"
" III. Maschinisten	200,—	"

		monatlich	
Dem	IV. Maschinisten	200,—	frcs.
„	V. Maschinisten	150,—	„
„	VI. Maschinisten	150,—	„
„	Hilfsmaschinisten (zwei) . . .	140,—	„
„	Hilfsmaschinisten (zwei) . . .	135,—	„
„	Elektrotechniker	140,—	„
„	Elektrotechniker-Lehrling (drei) .	80,—	„
„	Schmierer (fünfzehn)	132,50	„
„	Heizer (68)	110,—	„
„	Kohlenzieher (46)	80,—	„

3. Weiteres Personal.

Dem	Arzt	333,50	frcs.
„	I. Wachmeister	400,—	„
„	II. Wachmeister	150,—	„
„	Obersteward	200,—	„
„	II. Steward	100,—	„
„	Oberkoch	200,—	„
„	II. Koch	150,—	„
„	III. Koch	125,—	„
„	IV. Koch	100,—	„
„	Küchengehilfen (Kochsmaat) . .	100,—	„
„	Küchenjungen (vier) je . . .	80,—	„
„	Kellermeister	90,—	„
„	Weinkellner	70,—	„
„	I. Bäcker	110,—	„
„	II. Bäcker	90,—	„
„	Bäckergesellen	70,—	„
„	Konditor	125,—	„
„	Konditorgehilfen (zwei) je . .	80,—	„
„	I. Schlächter	110,—	„
„	II. Schlächter	70,—	„
„	Krankenwärter	90,—	„
„	Stiefelwichser (vier) je . . .	60—70	„
„	Friseur	15,—	„
der	Aufwärterin [Stewardeß] (drei) je	40,—	„
dem	Quartiermeister	125,—	„
„	Proviantverwalter	150,—	„

monatlich
dem Zwischendecksmeister . . . . 100,— frcs.
den 56 Aufwärtern, je nach ihrer
Dienstzeit . . 40, 60 70 oder 90 frcs.

Immerhin können diese Angaben nicht für unumstößlich gelten; die Deckoffiziere erhalten noch einen Zuschlag von 1 v. H. des erzielten Geschäftsgewinnes, und den Maschinisten werden Vergütungen gezahlt für Ersparungen an Kohlen und Maschinenöl. Gewisse andere kleine Gewinne gelangen unter den übrigen Angestellten zur Verteilung, abgesehen von den Trinkgeldern, die den Aufwärtern, dem Obersteward und den Aufwärterinnen zufließen.

Die Prüfungen.

Das theoretische Examen zur Erlangung des Kapitänpatentes für große Fahrt zerfällt in eine schriftliche und eine mündliche Prüfung. Zur schriftlichen Prüfung gehören: ein französischer Aufsatz, zwei arithmetrische Aufgaben und schriftliche Beantwortung von Fragen aus allen einschlägigen Fächern.

Die mündliche Prüfung umfaßt: Arithmetik, Algebra, ebene Geometrie und Geometrie im Raum, gradlinige und sphärische Trigonometrie, Weltkunde, Schiffahrtskunde, allgemeine Maschinen- und Dampfmaschinenlehre und Erdbeschreibung.

Außerdem haben alle, die ein höheres Patent zu erhalten wünschen, Kenntnisse aufzuweisen aus den in einem Zusatzlehrplan aufgeführten theoretischen Gebieten des Schiffsbaues, der Physik, Chemie und Geschichte.

Die praktische Prüfung setzt sich ebenfalls aus einem schriftlichen und einem mündlichen Teile zusammen. Der erstere umfaßt einen Bericht über Meeresverhältnisse und eine Abhandlung über die Genauigkeit nautischer Berechnungen; der zweite erstreckt sich auf die Takelung, die Schiffsbewegung, auf Regeln für Steuerung und Kurs, Signale und Leuchtfeuer, Gebrauch der Rettungsgeräte, Globuskunde, Schiffsbau, Dampfmaschinen, Gesetze und polizeiliche Anordnungen über das Seewesen, Seehandelsrecht, englische Sprache; dazu kommt eine Wiederholung vom rein praktischen Gesichtspunkte des im theoretischen Examen über die nautischen Berechnungen enthaltenen Stoffes, sowie des Lehrstoffes über Karten und Fernrohre und über die Regelung des Kompasses.

Außerdem haben die das Patent erster Klasse erstrebenden Prüflinge die in einem ergänzenden Lehrplane enthaltenen Fragen aus der Praxis, über Schiffsbewegung, Schiffsbau und Seehandelsrecht zu beantworten.

Jeder Seemann, der den Ansprüchen der theoretischen Prüfung zur Erlangung des niederen oder höheren Patentes als Kapitän für große Fahrt genügt hat, erhält ein Diplom als Zögling der Handelsmarine (élève de la marine marchande). Bedingung ist, daß er nach Vollendung des 16. Lebensjahres an Bord eines unter französischer Flagge fahrenden Dampfers für große Fahrt, wenigstens zwölf volle Monate in Ausübung seines Berufes gefahren sei, oder zum mindesten neun Monate auf einem Segelschiffe. Er muß überdies mit Erfolg eine praktische Prüfung bestanden haben über Takelung, Schiffsbewegung, Regeln für Steuerung und Kurs, Signale und Leuchtfeuer, Gebrauch der Seekarte, des Sextanten und des Kompasses.

Um an Bord von Handelsschiffen für große Fahrt als „Zweiter" zugelassen zu werden, ist der Besitz des niederen oder höheren Kapitänpatentes für große Fahrt erforderlich; ein Inhaber des Patentes als Offizier der Handelsmarine aber muß nachweisen können, daß er seit Vollendung des 16. Lebensjahres mindestens 48 volle Monate in Ausübung seines Berufes unter französischer Flagge gefahren ist.

Zur Ausübung des Dienstes als Schiffsleutnant an Bord der eben bezeichneten Schiffe wird der Inhaber des niederen oder höheren Kapitänpatentes für große Fahrt zugelassen, ferner der Inhaber des Patentes als Offizier der Handelsmarine, endlich auch von den Zöglingen der Handelsmarine jeder, der sich über wenigstens 24 volle Monate berufsmäßiger Fahrt, zurückgelegt seit dem 16. Lebensjahre auf Schiffen für große Fahrt unter französischer Flagge, ausweisen kann.

Ausnahmsweise kann der Dienst als Leutnant auch einem Zögling der Handelsmarine, der zu solcher Stellung noch nicht berechtigt ist, anvertraut werden, doch nur für den Fall, daß noch ein anderer Offizier an Bord ist. Um das Patent als Offizier der Handelsflotte zu erlangen, muß der Anwärter Franzose von Geburt sein, eine theoretische und eine praktische Prüfung bestehen und nachweisen, daß er 36 volle Monate berufsmäßiger Fahrt nach vollendetem 16. Lebensjahre unter französischer Flagge zurückgelegt hat, davon mindestens 24 Monate auf Schiffen für große Fahrt.

Für die schriftliche Prüfung wird ein Bericht über Meeresverhältnisse und die Lösung zweier Reihen von Rechenaufgaben, wie sie den geltenden Vorschriften entsprechen, verlangt.

Die mündliche Prüfung umfaßt die Anfangsgründe der praktischen Arithmetik und Geometrie, der praktischen Schiffahrtskunde, des Gebrauchs der Dampfmaschinen, ferner Kenntnis von Takelung und Bewegung der Segel- und Dampfschiffe, die hauptsächlichsten Lehren der Erdphysik, die

Regeln für Steuerung und Kurs, für Signale und Leuchtfeuer, für Anwendung der Rettungsgeräte und die Gesetze und polizeilichen Verordnungen über die Seeschiffahrt.

Der Inhaber des Patentes als Offizier der Handelsflotte darf die Führung eines für die Küstenfahrt bestimmten Dampf- oder Segelschiffes übernehmen, und kann ohne weitere Prüfung das Patent als Küstenbootführer erhalten.

Das Patent eines Küstenbootführers wird nur nach dem Bestehen von zwei Prüfungen, einer theoretischen und einer praktischen, erteilt. Zur Erlangung des Patentes sind ferner erforderlich ein Alter von 24 Jahren und der Nachweis von 60 vollen Monaten berufsmäßiger Fahrt unter französischer Flagge nach dem 16. Lebensjahre, und zwar müssen mindestens 36 Monate auf großer Fahrt oder auf Handelsschiffen für Küstenfahrt zugebracht worden sein.

Die theoretische Prüfung erfordert als schriftliche Aufgaben einen Bericht über Meeresverhältnisse und zwei Arten von Berechnungen; in den mündlichen Aufgaben verlangt sie den Nachweis von Kenntnissen aus der angewandten Arithmetik, der Geometrie und der praktischen Schiffahrtskunde.

Das praktische Examen betrifft die Takelung, die Fortbewegung von Segelschiffen und kleineren Fahrzeugen, die Regeln für Steuerung und Kurs, Signale und Leuchtfeuer, Anwendung von Rettungsgeräten, Gesetze und polizeiliche Verordnungen für die Segelschiffahrt, Einfahrt in Häfen, Meeresströmungen und Gezeiten. Die Bewerber um das höhere Patent müssen überdies noch eine theoretische und praktische Ergänzungsprüfung bestehen.

* * *

Das Patent eines Maschinisten wird auf folgende Art erworben: Jeder Bewerber um das Patent als Maschinist zweiter Klasse muß mindestens 21 Jahre alt sein und den Nachweis führen, daß er wenigstens vier Jahre lang als Maschinenbauer oder Lehrling in diesem Fache, als Kesselschmied, Grobschmied oder Monteur gearbeitet hat. Auch kann er als Heizer beschäftigt oder mit der Führung, Ausbesserung und Instandhaltung von Kesseln und Maschinen betraut gewesen sein. Er muß ferner nachweisen, daß er innerhalb vier Jahre mindestens 12 Monate als Monteur oder Monteurlehrling gearbeitet hat und ebenso lange bei der Bedienung der Dampfmaschinen auf einem seefahrenden Dampfer tätig gewesen ist, und daß er die Hälfte dieser Zeit mit dem Titel eines Hilfsmaschinisten angestellt war; er muß in dieser Eigenschaft in der Schiffsrolle geführt und als ein bei der Schiffsmaschine regelmäßig die Wache versehender Maschinist mitaufgezählt sein.

Jeder Bewerber um das Patent als Maschinist erster Klasse muß das 24. Lebensjahr vollendet haben und nachweisen, daß er mindestens fünf Jahre, sei es als Maschinenbauer oder Maschinenlehrling tätig und mit der Führung, Ausbesserung und Instandhaltung von Kesseln und Maschinen betraut gewesen ist.

Während dieser fünf Jahre muß er zum mindesten volle 18 Monate als Monteur beschäftigt und wenigstens 3 Jahre lang an der Bedienung der Maschinen eines Seedampfers beteiligt gewesen sein. Außerdem muß er während dieser Fahrzeit mindestens ein Jahr lang neben dem ersten Maschinisten bezw. als Hilfsmaschinist, gearbeitet haben und muß in dieser Eigenschaft in die Schiffsrolle eingetragen sein. Daselbst ist überdies zu vermerken, daß er bei der Bedienung der Schiffsmaschine tatsächlich als Maschinist mit regelmäßigem Wachdienst betraut war.

Laut den Bestimmungen genügt es übrigens auch, daß der Patentbewerber nur zwei Jahre auf See zugebracht hat, falls er sich über mindestens zweijährige Beschäftigung in einer Maschinenwerkstatt ausweisen und Zeugnisse über seine genügende Befähigung und Geschicklichkeit als Monteur beibringen kann.

Zur Erlangung des Patentes zweiter Klasse werden verschiedene schriftliche Arbeiten und das Bestehen einer mündlichen und einer praktischen Prüfung gefordert.

Die schriftlichen Arbeiten bestehen in einem Probeaufsatz, verschiedenen Rechenaufgaben (Multiplikation und Division) und dem Ausziehen einer einfachen Kubikwurzel.

Die mündliche Prüfung erstreckt sich auf die Anfangsgründe der Mathematik, auf das metrische System und auf Beschreibung, sowie Regeln für Führung und Bedienung von Maschinen.

Die praktische Prüfung endlich besteht in der tatsächlichen Bedienung einer Dampfmaschine und eines Dampfkessels, in der Ausbesserung eines Gelenkes, im Setzen eines Wergpfropfens, Ausräumen des Kesselsteins, Erneuern von Nieten, Bolzen, Eisenplatten, Röhren, im Herstellen einer Kuppelung, Zusammensetzen der Maschinenteile.

Die Prüfungen zur Erlangung des Patentes erster Klasse erstrecken sich gleichfalls über alle oben genannten Fächer, doch in eingehenderer Weise.

* * *

Die Umwandlung der gesamten seemännischen Ausrüstung hat die Lage der Offiziere der Handelsflotte vollständig geändert. Ehemals war der Kapitän der Bevollmächtigte des Reeders und an den Unternehmungen des

Schiffes beteiligt. Heutzutage ist die Stellung des Kapitäns eine rein seemännische; er empfängt ein festes Gehalt, und der kaufmännische Teil wird durch Geschäftsvertreter erledigt.

Früher konnte der Kapitän auf einen Gewinn von 5000 bis 8000 frcs. rechnen. Es gab eine große Anzahl von Schiffen geringen Tonnengehaltes und er war sicher, Beschäftigung zu finden. Plötzlich aber bildeten sich große Schiffahrtsgesellschaften und ließen riesige Fahrzeuge vom Stapel. Diese Gesellschaften ernannten zu Befehlshabern vielfach Seeoffiziere aus dem Staatsdienste, die sich in ihrer Laufbahn durch die Verminderung der großen Schlachtschiffe, deren Zahl bei gesteigerten Größenverhältnissen abnehmen mußte, bedroht sahen. Und so sind die lohnenden Stellungen im Seewesen den Offizieren der Handelsflotte verloren gegangen [1]. Um dieselbe Zeit verringerte sich, bei Zunahme des Tonnengehaltes der einzelnen Schiffe, deren Zahl.

Auch entstand eine wahre Krisis, der die Kapitäne der Handelsflotte, zumal die von Schiffen für große Fahrt, zum Opfer fielen. Nachstehende Tabelle gibt hierüber Ausweis:

Im Jahre:

1850	zählte man	407	Anwärter u.	168	Inhaber des Patents als Kapitäne für große Fahrt
1860	„ „	500	„ „	236	„ „ „ „ „ „ „ „
1865	„ „	524	„ „	309	„ „ „ „ „ „ „ „
1875	„ „	254	„ „	129	„ „ „ „ „ „ „ „
1890	„ „	125	„ „	37	„ „ „ „ „ „ „ „

Seither ist die Lage die gleiche geblieben, schlimmer konnte sie wohl nicht werden.

* * *

Die Ergänzung des Offizierstandes unserer Handelsflotte beruht, so sagt Ambroise Colin im vorher angeführten Werke, auf völlig fehlerhafter Grundlage. — Das Patent eines Zöglings der Handelsmarine wird auf Grund einer Prüfung über rein theoretische Kenntnisse erlangt und die großen Schiffahrtsgesellschaften gehen daher auch nicht gern an die Anstellung derartig ausgebildeter junger Leute.

Die dem Kapitän mit der Bezeichnung „Zweiter" beigegebenen Hilfskräfte müssen bei fast allen seefahrenden Völkern mit besonderen Patenten ausgerüstet sein. In Frankreich dagegen verlangt man von solchen Leuten nichts weiter als ein Alter von 21 Jahren und einige Monate Fahrt auf See, und die Folge ist, daß der erste beste Matrose sich unter Zustimmung

[1] Ambroise Eolin, La navigation Commerciale au XIX e Siècle. 1901. Rousseau éditeur.

des Gesetzes als „Zweiter" auf einem beliebig großen, die französische Flagge führenden Fahrzeuge einschiffen kann. —

Die Anwärter auf das Kapitänspatent können der gesetzlichen Anforderung einer sechzigmonatigen Fahrt, sowohl auf einem Fracht- als auch auf einem Personendampfer genügen. In allen anderen Ländern haben Matrosen und Offiziere ihre Lehrzeit auf Segelschiffen durchzumachen, da die Fahrt auf solchen für den Seemann als am geeignetsten angesehen wird, um ihm das nötige Maß praktischer Kenntnisse und Erfahrung zu geben. Der Staat besitzt nur ein Schulschiff, „la Melpomène", das ein Segelfahrzeug ist.

* * *

Augenscheinlich hat die schlechte Lage unserer Handelsmarine ihren Grund in der Entmutigung, der sowohl die Anwärter auf die höheren Stellen, als auch die einfachen Matrosen zum Opfer gefallen sind. Denn sie haben sich alle überzeugen müssen, daß sie nicht mit Sicherheit auf Anmusterung und auf ein Fortkommen bei der Handelsflotte rechnen können, da deren Schiffszahl, schon an und für sich nicht groß, von Jahr zu Jahr zusammenschmilzt.

VI. Gesetze zum Schutze der Seeleute.

Die Erträge der Invalidenkasse kommen denjenigen Seeleuten zu gute, die 300 Monate Fahrt zur See gemacht haben. Ein bloßer Zufall aber kann die Anwartschaft auf diese Pfründe verschwinden machen.

Niemand ist verantwortlich für die Folgen der Gefahren, die das beweglichste aller Elemente in sich birgt, Gefahren, die nun einmal im Berufe liegen. Wie ihnen begegnen?

Eine Reihe von Gesellschaften, die die Versicherung gegen Gefahr betrieben, versuchten Abhilfe zu schaffen. Die Gesellschaft „Sécurité Générale" war es, die im Jahre 1867 das Wagnis zuerst unternahm; aber der Versuch mißlang und die Gesellschaft sah sich im Jahre 1872 gezwungen, dem Marineminister ihre mißliche Lage zu offenbaren.

Eine zweite Seeversicherungsgesellschaft, l'Étoile de la Mer", hatte keinen besseren Erfolg.

So blieb denn nichts anderes übrig, als ein staatliches Unternehmen ins Leben zu rufen und zu versuchen, durch dessen Einwirkung die Gleichgültigkeit der seemännischen Bevölkerung, mit Bezug auf das Versicherungswesen, zu besiegen. Und so versuchte man denn zunächst einmal, Wesen und Gedanken dieser interessanten Klasse von Arbeitern kennen zu lernen.

Aber die Aufsichtsbehörde über das Versicherungswesen wandte ein, die Seeleute seien zweifellos jeder Teilnahme wert, infolge der allzugroßen Gefahren ihres Berufes jedoch würden die Hilfsmittel der Versicherungskasse nicht ausreichen und vorzeitig erschöpft werden. Somit sah man sich genötigt, eine berufliche Zwangskasse allein für die Seeleute zu gründen.

Und gleich wie das Gesetz vom 9. April 1898 eine Fürsorgekasse (caisse de prévoyance) für alle in der Industrie des Binnenlandes beschäftigten Arbeiter geschaffen hatte, so schuf das Gesetz vom 21. April 1898 eine ähnliche Einrichtung für die im seemännischen Berufe Tätigen.

Diese Kasse sollte unter der Bezeichnung „Invaliditäts-Halbsold“ (demi-solde d'infirmité) eine Leibrente zur Auszahlung bringen an jeden „eingetragenen Seemann“, der endgültig außer stande war, seinen Beruf zu betreiben. Zur Begründung seiner Ansprüche sollten gelten Verletzungen oder Krankheiten, die aus der Gefährlichkeit des Berufes oder aus einem darin erlittenen Unfalle herrührten, und die er sich während seiner letzten Fahrt auf einem französischen Schiffe zugezogen hatte.

War die Unfähigkeit zur Fortsetzung des Berufes keine endgültige, so sollte der Versicherte eine zeitweilige Entschädigung erhalten, die von sechs zu sechs Monaten erneuert werden und an deren Stelle nach Ablauf der letzten Sechsmonatsfrist der „Invaliditäts-Halbsold“ treten sollte.

Desgleichen wurde den Witwen der in ihrem Berufe ums Leben gekommenen „Eingetragenen“ eine Pension bewilligt. Diese Pension wurde weiter gezahlt an die Waisen bis zu ihrem 16. Lebensjahre. Waren weder Witwen noch Waisen vorhanden, so kam die Unterstützung sonstigen Blutsverwandten, die das 60. Lebensjahr überschritten hatten, zu gute.

Das Gesetz schuf demnach eine Art Kasse gegenseitiger Zwangsversicherung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die durch Beiträge von beiden Seiten ins Leben gerufen und erhalten wurde. Der Staat sollte sich an dem Unternehmen nur durch zinsfreie Darleihen beteiligen, und im übrigen sollte die Kasse auf eigenen Füßen stehen. Der Fehler dieses Gesetzes lag darin, daß es dem zwischen der völligen Dienstuntauglichkeit und der zeitweiligen Arbeitsunfähigkeit liegenden Zustande, der offenbar am häufigsten in Frage kam, nicht genügend Rechnung trug.

Dazu kam, daß man eine bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit erneuerbare Entschädigung eingeführt hatte, die nach Verlauf von drei Jahren in eine Leibrente umgewandelt wurde; dadurch setzte man sich der Gefahr aus, die Ausgaben, die durch die Häufigkeit geringfügiger Unfälle ohnehin schon drückend genug waren, übermäßig zu erhöhen. Das Gesetz, das in erster Reihe den auf großer Fahrt beschäftigten Seeleuten Dienste leisten

sollte, kam nun vorzugsweise den kleinen Küstenfischern zu gute, die sich einmal an einem Fische geritzt oder einen unbedeutenden Unfall erlitten hatten. Es hätte die Fälle teilweiser, aber andauernder Arbeitsunfähigkeit berücksichtigen, und für solche eine verminderte Pension vorbehalten sollen.

Die Beiträge der „Eingetragenen" sind auf die Hälfte der Summen festgesetzt, die sie von ihrem Lohne an die Invalidenkasse zu zahlen haben; gleichhohe Beisteuer wird vom Arbeitgeber gefordert.

Eine Ausnahme ist zu Gunsten derjenigen Arbeitgeber gemacht, die, als Schiffseigentümer die Küstenfischerei, den Lotsendienst oder die Küstenschiffahrt betreibend, ihre Boote selbst führen. Für diese ist der Jahresbeitrag auf 3 oder 4 frcs. festgesetzt, je nachdem ihr Gewerbe auf geschützte Gewässer oder auf die offene See verweist.

Stellen wir diesen Leistungen gegenüber die Beträge an Invalidenpensionen, auf welche, gemäß dem Gesetze vom 21. April 1898, die Eingetragenen ein Anrecht haben.

(Siehe Tabelle S. 264.)

Das Gesetz vom 21. April 1898 über Unfälle, die dem Seemanne bei Ausübung seines Berufes zustoßen, hat, wie andere allgemein gehaltene Gesetze, den Fehler, sich nicht in gleicher Weise den Bedürfnissen aller Seeleute unserer Küste anzupassen.

Die Fischer des Mittelmeeres z. B. wagen sich selten auf das offene Meer hinaus und bleiben bei drohendem Unwetter im Hafen. So sind sie den Gefahren weniger ausgesetzt als die Fischer des Ozeans, und weniger noch als ihre Kameraden auf großer Fahrt oder in der Hochseefischerei. Sie sind indes, nach den Angaben des Kontreadmirals Besson, gezwungen, verhältnismäßig ebenso hohe Einzahlungen in die Kassen zu machen, wie ihre Berufsgenossen, und daher zu der Ansicht berechtigt, daß ihre Pensionsbeiträge den Fischern von der Westküste Frankreichs zu gute kommen, während ihnen selbst keine Pensionen zufließen.

Entspricht nun eine derartige Beurteilung des Gesetzes wohl auch der Wahrheit, so ist doch nicht weniger zu bestreiten, daß, wenn die Seeleute der Nordwestküste den Gefahren mehr ausgesetzt sind als die am Mittelmeer, diese dagegen an den Einzahlungen für Ruhegehälter in die Invalidenkasse verhältnismäßig stärker beteiligt sind. Daraus aber ziehen vor allen die Leute von der Mittelmeerküste Vorteil, die infolge der geringeren Gefahren, denen sie Trotz zu bieten haben, fast sicher sind, die Bedingungen zu erfüllen, welche zum Genusse des Ruhegehaltes führen.

Es erschien daher den Schöpfern des auf dem Grundsatze der Gegenseitigkeit beruhenden Gesetzes vom 21. April 1898 nicht mehr als recht

	Pension für die „Eingetragenen" (Art. 5) falls:		Witwenpension oder jährliche Unterstützung an Waisen (Art. 6 u. 7) falls:		Jährliche Unterstützung an Blutsverwandte über 60 Jahre (Art. 9) falls:		Jahr… zuschu… Kind… unter 10 Jah… (Art. 8
	nicht einschließlich	einschließlich[1]	nicht einschließlich	einschließlich	nicht einschließlich	einschließlich	
	frcs.	frcs.	frcs.	frcs.	frcs.	frcs.	frcs.
Kapitäne für große Fahrt, Maschinisten I. u. II. Klasse, die während ihrer letzten Reise eine Maschine von mindestens 300 indizierten Pferdekräften beaufsichtigt haben.	300	150	250	125	125	62,50	36
„Eingetragene" im Besitze des Lotsenpatents eines Seeplatzes, Schiffsführer mit Patent für die Islandfahrt, Küstenfahrzeug-Führer, Maschinisten I. u. II. Klasse.	270	135	220	110	110	55,00	24
„Eingetragene", Nichtinhaber eines der oben genannten Patente, zuletzt gefahren als Offiziere für große Fahrt, auf Küstenfahrt oder Hochseefischerei, oder als Führer eines Schiffes, das die kleine Fischerei auf hoher See betreibt.	240	120	200	100	100	50,00	24
„Eingetragene", auf die keine der hier aufgeführten Bezeichnungen paßt.	204	102	192	96	96	48,00	24

und billig, die erheblichen Vorteile, die die Seeleute im Süden mit Bezug auf die Alterspensionen genossen, nun bei den Invalidenpensionen auszugleichen durch Zugeständnisse entsprechender Vorteile an ihre Kameraden im Norden, die so schwer zum Genusse der Alterspensionen gelangen.

Von anderen Gegnern des Gesetzes wurde der Einwand erhoben, daß es ja schon Einrichtungen gäbe, die gleiche Zwecke verfolgten wie die

[1] des Betrages der Invalidenkasse.

„Caisse nationale“ und daß es daher auf eine doppelte Besteuerung für denselben Zweck hinauskäme. Sie dachten dabei an die Gesellschaften für gegenseitige Hilfeleistung, die Versicherungsgesellschaften, die Lotsenhilfskassen, die Prud'hommekassen (Prud'homies). Die Prudhommekasse von Martignes (Bouches-du-Rhône) besitzt ein Vermögen von 177 800 frcs. und zahlt daraus Pensionen an Matrosen und deren Witwen. Die Fischer von Martignes waren nun der Ansicht, die staatliche Fürsorgekasse (Caisse de prévoyance) sei nichts anderes, als eine neue Auflage ihrer „Caisse de Prud'homies“, obgleich letztere bei Unfällen keinerlei Entschädigung gewährt.

Groß war die Zahl derer, die gewünscht hätten, von ihrer Beitragspflicht befreit zu werden, ohne zu ahnen, daß sie damit nichts anderes verlangten, als daß dasjenige Gewerbe, welches die größten Gefahren im Gefolge hat und daher vor allen anderen der Sicherstellung bedarf, einzig und allein von den Wohltaten fürsorglichen Beistandes ausgeschlossen würde, wie sie das Gesetz doch allen Gewerben zu gute kommen lassen wollte. Warum aber dann nicht das allen Gewerben gemeinsame Gesetz auch auf das Gewerbe der Handelsschiffahrt zur Anwendung bringen, und warum nicht das Grundgesetz vom 9. April 1898 auch hier gelten lassen?

Der Haupteinwand der „Eingetragenen“ gegen das Gesetz vom 21. April 1898 war, daß sie sich unter dessen Herrschaft weniger günstig stehen würden, als die zur See gehenden „Nicht-Eingetragenen (Ärzte, Wirtschaftsbeamte, Dienerschaft, Köche, Stewards, Stewardesses, Zahlmeister, Ladungsaufseher und andere nicht zur Bemannung des Schiffes gehörende Hilfskräfte).

Gezwungen 1½ v. H. ihrer Löhnung an die Fürsorgekasse abzugeben, um dagegen nur eine Pension von 200 bis 500 frcs. zu beziehen, beklagten sich die „Eingetragenen“ darüber, daß Seite an Seite mit ihnen auf demselben Schiffe die „Nicht-Eingetragenen“, obgleich denselben Gefahren ausgesetzt wie sie, keinerlei Kassenbeiträge zu leisten hätten, und durch einen Unfall arbeitsunfähig gemacht, doch zum Genusse einer Pension in Höhe von zwei Dritteilen ihres jährlichen Einkommens gelangten (d. h. einer Summe von 600 bis 1500 frcs.).

„Wollte man,“ so sagt Durassier[1], „die Reederei, wenn auch nur für einen Teil der von ihr beschäftigten Arbeiter, unter die Herrschaft des Gesetzes vom 9. April zwingen, so hieße das den sehr wesentlichen Unterschied verkennen, wie er zwischen dem Seegewerbe und den an Land betriebenen Gewerben besteht. Man würde dadurch dem nachdrücklichst geäußerten Willen

[1] Bericht von Durassier, Direktor der Handelsflotte, über etwaige Abänderungen des Gesetzes vom 21. April 1898.

des Gesetzgebers widerstreiten, der mit der Zustimmung zu dem fraglichen Gesetze (vom 21. April) diesen Unterschied in der Grundlage, wie auch die Notwendigkeit einer verschiedenartigen, der Eigenart des Seewesens besonders angepaßten Behandlung dieses Gewerbes klar und deutlich zur Geltung bringen wollte.

„Im übrigen," so fährt Durassier fort, „beweist die sachliche Unmöglichkeit, in der sich Reeder und Kapitän befinden würden, den Vorschriften des § 11 des Gesetzes vom 9. April nachzukommen (soweit sie sich auf die Anmeldung von Unfällen beziehen), schon an und für sich, daß dieses Gesetz auf das Seegewerbe keine Anwendung finden kann." Dem läßt sich durchaus nicht widersprechen.

Auf einem Schiffe, einsam inmitten des Meeres, sind Gesetze nicht zur Ausführung zu bringen, die für gewöhnliche und leicht zu überwachende Gewerbe erlassen wurden.

Es will daher ratsamer erscheinen, die „Nicht-Eingetragenen" den „Eingetragenen" gleichzustellen, als das Gegenteil zu tun und der Reederei neue Lasten aufzuerlegen. Geht doch überdies die allgemeine Ansicht dahin, daß unsere Flotte, um bestehen zu können, der Prämie und der Zuschüsse bedarf. Alle an Bord Beschäftigten wären daher vom gleichen Gesichtspunkte aus zu behandeln und zu diesem Zwecke sämtlich unter das Flottengesetz zu stellen.

Wie könnte man überdies den Küstenbootführern der kleinen Fischerei mit ihrem bescheidenen Verdienste die Verantwortlichkeit für die ihrer Mannschaft zustoßenden Unfälle aufbürden? Das hieße einfach ihr Todesurteil sprechen. Aber auch die Mannschaft würde nicht weniger schlimm daran sein, denn sie wäre nicht imstande, sich an die Schiffsführer zu halten, die ja fast ebenso arm sind wie sie selbst, und sie könnte den Einwand höherer Gewalt, die doch in ihrem Gewerbe eine so große Rolle spielt, jenen gegenüber nicht erheben. Und endlich würde den Reedern als letztes Hilfsmittel gegen drohende Ansprüche, die ihre Kräfte übersteigen, eine Herabsetzung der Löhne und Verminderung der Mannschaft zu Gebote stehen, oder auch die Anwerbung fremder, zu niedrigeren Löhnen arbeitender Hilfskräfte. So kam man denn bei genauer Überlegung zu dem Ergebnis, daß die ganze Schwere eines Gesetzes, das nicht für sie gemacht ist, den armen Teufeln von Matrosen aufgebürdet würde. Es gibt kein Gesetz, durch das die Reeder verhindert wären, ihre Schiffe unter fremder Flagge fahren zu lassen. — Was für Vorteile würden übrigens bei dieser Gleichmacherei für die „Nicht-Eingetragenen" herauskommen?

Der Reeder würde ihnen nur die Hälfte des täglichen Lohnes, vom fünften Tage der Arbeitsunfähigkeit an gerechnet, zu zahlen haben, sowie die Auslagen für ärztlichen Beistand und Arzneien und nur einen Teil der Krankenhauskosten; aber er hätte sich auch nicht mehr um ihre Heimbeförderung zu kümmern. Denn gemäß dem Artikel 2 des Gesetzes vom 9. April, welcher verfügt, daß der Arbeiter sich keine Bestimmung zu nutze machen darf, die nicht aus dem genannten Gesetze herrührt, würde der „Nicht-Eingetragene" auch von dem Artikel 262 des Handelsgesetzbuches[1] keinen Vorteil mehr haben können.

Im Falle dauernder und vollständiger Arbeitsunfähigkeit würde der „Nicht-Eingetragene" besser daran sein als der „Eingetragene", dessen Pension, mitsamt der Invalidenpension, niemals die Höhe von 600 bis 1200 frcs. erreichen würde. Da es sich aber meistens nur um zeitweilige Arbeitsunfähigkeit, um Nachwehen einer Krankheit oder eines Unfalles handelt, so liegt es sehr wesentlich im Vorteile des „Nicht-Eingetragenen" gleichgestellt zu werden und wie dieser aus dem Artikel 262 Nutzen zu ziehen.

Bei Anwendung des Grundgesetzes vom 9. April über Arbeitsunfälle würden die „Nicht-Eingetragenen" nur bei Eintritt von Unfällen, nicht aber bei den so häufig auftretenden Krankheiten, schadlos gehalten werden, und kein Anrecht mehr auf Heimbeförderung haben.

* * *

Die Tatsache, daß bei der Verhandlung über das die Arbeitsunfälle betreffende Grundgesetz der Gesetzgeber die Versicherung der im Seedienste Beschäftigten ausschloß und die Fürsorge für sie einem Sondergesetze zuwies, beweist, wie gut er erkannt hat, daß sich die auf die übrigen Gewerbe angewandte Art der Versicherung nicht ohne weiteres auf die im Seedienste oder bei der Fischerei beschäftigten Arbeiter übertragen läßt. (Bericht Durassier's.)

Es liegt auf der Hand, daß zwischen dem Seegewerbe und selbst den gefahrvollsten an Land betriebenen Gewerben ein himmelweiter Unterschied herrscht.

Die Sterblichkeit stellt sich bei den Bediensteten der Eisenbahn auf 1,34 v. H., bei den Bergleuten auf 2 v. H., bei den Seeleuten dagegen auf 4,44 v. H. Wie entsetzliche Unfälle auch immer an Land vorkommen

[1] Dem Matrosen werden die Kosten für seine Unterkunft gezahlt, und er wird, falls er während der Reise erkrankt oder sich im Dienste eine Verletzung zuzieht, auf Kosten des Schiffers behandelt und verpflegt. Hat man ihn irgendwo an Land zurücklassen müssen, so wird er auf Schiffskosten heimbefördert.

mögen: kann man sie mit dem Untergange der „Bourgogne", der „Ville de St. Nazaire", bei denen die gesamten Besatzungen umkamen, irgendwie vergleichen?

Die Engländer haben in ihrem Unfallgesetze die Reeder von jeder Verantwortlichkeit befreit, in Anbetracht der besonderen Lage des Schiffsgewerbes und der Fälle von höherer Gewalt, die sie als „Gottes-Akte" bezeichnen.

Endlich gibt es noch einen anderen Grund dafür, das Seegewerbe nicht mit den auf dem festen Lande betriebenen Gewerbszweigen auf gleiche Stufe zu stellen. Zu Lande ist die Verantwortlichkeit des Unternehmers auf die Arbeitszeit beschränkt; zur See ist sie unbegrenzt und gilt für die ganze Dauer der Fahrt

Braucht man noch hinzuzufügen, daß der Reeder laut Artikel 216 des Handelsgesetzbuches sich durch Preisgabe des Schiffes und der Ladung von jeder auf ihm lastenden Verantwortlichkeit befreien kann? Und welche Hilfsmittel stehen dem Arbeitnehmer zu Gebote, um gegen den Unternehmer vorzugehen, zumal, wenn man bedenkt, daß von allen Zufällen, unter denen der Seemann zu leiden hat, der Verlust des Schiffes am häufigsten vorkommt? Mit dem Versinken des Fahrzeuges aber verschwindet auch die Verantwortlichkeit des Reeders. —

Noch manch andere ins einzelne gehende Einwendung hat man gegen das Gesetz vom 21. April 1898 gemacht. — Zunächst hat man für die monatsweis Angeheuerten und die „auf Anteil" arbeitenden Seeleute eine Gleichstellung ihrer Beiträge verlangt. Während z. B. in Boulogne die „auf Anteil" geheuerten Seeleute jährlich 4,50 frcs. in die Fürsorgekasse und 9 frcs. in die Invalidenkasse zahlen, haben die monatsweis geheuerten, deren Jahreslöhnung sich auf nicht mehr als 900 frcs. beläuft, jährlich 13,50 frcs. in die Fürsorgekasse und 27 frcs. in die Invalidenkasse einzuschießen, d. h. 27 frcs. mehr als jene. Eine derartige ungleiche Behandlung widerspricht dem Grundsatze der Gegenseitigkeit, auf dem die Versicherung aufgebaut sein sollte, da die Gefahren für alle Beteiligten die gleichen und die Pensionen für alle gleichmäßig hoch sind. Warum aber einerseits vom Lohne der monatsweis Abgelöhnten 3 v. H. erheben und andererseits den „auf Anteil" Fahrenden eine feste Gebühr (je nachdem 0,60 frcs. oder 0,375 frcs.) auferlegen? Recht und billig wäre es, alle Seefahrer die gleiche Gebühr zahlen zu lassen wie die Küstenschiffer, nämlich jährlich 4,50 frcs. Dagegen könnten die Kapitäne für große Fahrt und die für Küstenschiffahrt, sowie die Maschinisten mit Patent fortfahren, 1,50 v. H. ihres Gehaltes zu zahlen.

Man hat die Befreiung von Beiträgen für diejenigen Führer ihrer eigenen Fahrzeuge verlangt, die die sogenannte kleine Schiffahrt (Küstenfischerei und Küstenfahrt) betreiben und Boote selbst befehligen. Sie müßten, das liegt auf der Hand, von der jährlichen Gebühr von 3 bis 4 frcs. für den Mann befreit werden und nur für sich selbst zu zahlen genötigt sein. Die Gebühr ist zu schwer für sie, und nichts unterscheidet sie von ihrer Mannschaft; sie sind viel mehr Mitarbeiter und Genossen als deren Führer, denn ihr Gewinn ist nicht höher als der der Matrosen, mit denen sie alle Gefahren teilen.

* * *

Ein anderer Punkt des Gesetzes vom 24. April 1898, gegen den sich lebhafte Beschwerden richten, ist der ungenügende Betrag der täglichen Unterstützungsgelder oder der Pensionen. Die Seeleute haben nicht gezögert, zwischen der Art der Behandlung, die den Arbeitern in den an Land betriebenen Gewerben zu teil wird und der Behandlung, die man ihnen angedeihen läßt, einen Vergleich zu ziehen.

Gegenüber den Pensionen von 600 bis 1500 frcs., die die ersteren erhalten, muß der Halbsold von 200 bis 300 frcs. geradezu lächerlich niedrig erscheinen. — Es wäre, so sagt Durassier, durchaus nötig, daß der Seemann, der außer stande ist, sich von seiner Hände Arbeit zu ernähren, für die volle Dauer seiner Arbeitsunfähigkeit genügende Unterstützung erhalte. Man müßte daher zwei Arten von Pensionen einrichten, die eine für völlige, die andere für teilweise Arbeitsunfähigkeit.

Dem von unheilbarem Siechtume Betroffenen wäre eine Pension zu zahlen, bei deren Feststellung man von zwei Gesichtspunkten auszugehen hätte. Zunächst hätte man die Höhe der Summe festzustellen, die zur Bestreitung der bescheidensten Lebensführung notwendig ist; sodann müßte man die Beträge etwas erhöhen, die dem Seemanne infolge seiner Einzahlungen in die Invalidenkasse zustehen, mit Rücksicht darauf, daß er sein Anrecht auf Halbsold-Ruhegehalt verloren hat[1].

Der zwar nicht völlig arbeitsunfähige, aber doch unheilbare Invalide würde dagegen eine niedrigere Pension zu erhalten haben, als zur Bestreitung der notwendigsten Lebensbedürfnisse erforderlich ist; sie würde aber andererseits, in Anbetracht der Einzahlungen in die Invalidenkasse, doch auch wieder zu erhöhen sein.

Das bißchen Arbeit, das er noch verrichten könnte, würde ausreichen, um das bescheidene Sümmchen, dessen er zum Unterhalte bedarf, voll zu

[1] Erst eine Fahrzeit von 300 Monaten gibt Anrecht auf Ruhegehalt.

machen, bis er nach Vollendung des 60. Lebensjahres in die Reihe der völlig Arbeitsunfähigen einrückte. Zweifellos ist der tägliche Betrag der Invaliditätsrente zu niedrig; denn unmöglich kann der kranke oder wunde Seemann mit täglich 0,56 frcs. seinen Lebensunterhalt, sowie die Auslagen für Arzt und Apotheker, bestreiten.

Endlich erheben noch die Reeder ihrerseits Beschwerde gegen das Gesetz vom 21. April 1898. Sie verlangen, daß ihre Verpflichtung zu Beiträgen an die Kasse durch die Gewähr völliger Verantwortungslosigkeit bezüglich der von Unfällen betroffenen Matrosen, ausgeglichen werde, so daß sie zum Genusse der gleichen Vorteile gelangen können, wie sie das Gesetz vom 9. April 1898 den Arbeitgebern für die zu Lande betriebenen Gewerbe zugesteht.

Sie glauben sich zu solchem Anspruch vollauf berechtigt, da sie, falls auf ihren Fahrzeugen Seeleute schon während der Einschiffung von Krankheit oder Unfall betroffen werden, laut Artikel 262 des Handelsgesetzbuches gehalten sind, ihnen vier Monate lang denselben Lohn zu zahlen, als wenn sie die volle Arbeit verrichteten, und da sie sie obendrein auf ihre Kosten ärztlich behandeln und pflegen lassen müssen. So sind die Reeder genötigt, sich bei Privatgesellschaften zu versichern. Das Gesetz vom 21. April würde sie also zwingen, eine zweite Versicherungsprämie zu zahlen für diejenigen Lebensgefährdungen, welche sich nicht unter Artikel 262 des Handelsgesetzbuches einreihen lassen.

Tatsächlich bestimmt Artikel 11, daß die Verwaltung der Fürsorgekasse, unabhängig von Anträgen der Opfer von Unfällen oder ihrer Stellvertreter, den Grundsätzen des gemeinen Rechts entsprechend die Reeder entweder selbst oder in der Person der von ihnen Beauftragten oder an Bord Angestellten, verantwortlich machen kann für absichtliche Handlungen oder folgenschwere Unterlassungen, die den Tod, Verwundung, Krankheit oder Siechtum von Menschen im Gefolge gehabt haben.

So wurden an die Reeder härtere Anforderungen gestellt, als an die Arbeitgeber in den an Land betriebenen Gewerben. Letztere sind, ebenso wie ihre oberen Beamten, vor jeder Ersatzleistung oder Vergütung eines Schadens geschützt, wenn sie sich nur genau an die Vorschriften des Gesetzes vom 9. April 1898 halten; denn da werden Ersatz- und Vergleichsgelder für Unfälle, was immer deren Ursache sei, festgesetzt, und nur einige ausdrücklich angegebene Ausnahmen gemacht. Die Arbeitgeber auf dem festen Lande haben ihren Betrieb unter steter Aufsicht und können jederzeit Verbesserungen an den Schutzvorrichtungen ihrer Maschinen und Geräte anbringen. — Auf dem Meere dagegen steht all' Derartiges außer Frage, denn

mit dem Augenblicke, da das Schiff den Hafen, in dem es ausgerüstet ist, verläßt, entzieht es sich jeder Aufsicht.

* * *

Es scheint, daß alle diese Einwendungen Gehör gefunden haben, und daß das Gesetz vom 21. April 1898 bald eine durchgreifende Abänderung in dem von uns angedeuteten Sinne erfahren wird.

Das Versicherungsgesetz vom Jahre 1898 wies den Gesellschaften zu gegenseitiger Hilfeleistung ihren genau abgegrenzten Wirkungskreis an. Hierzu gehören die Zahlung der Kosten für Arzt, Arznei und Begräbnis, und vor allem die Versicherung des Fischereigerätes. Mit dem Verluste seines Bootes verliert der Fischer auch sein täglich Brot. Zwar stehen dem Marineministerium Mittel zu Gebote, um die Opfer von solchen Unfällen schadlos zu halten; aber die gewährten Geldbewilligungen ersetzen kaum ein Fünftel des erlittenen Schadens. So hat man denn daran gedacht, eine stärkere Sicherung gegen Gefahren zu treffen, welche in ihren Folgen für den Seemann den Verlust seines Arbeitsgerätes bedeuten, und man hat sich entschlossen, 4 v. H. auf die der Handelsflotte bewilligten Prämien voraus zu erheben, um die Gründung von Gesellschaften zu gegenseitiger Hilfeleistung zu fördern, deren Einrichtung und Betätigung bisher weit auseinander liefen. Denn bald kamen die Gesellschaften für die völlige Erstattung der zerstörten Werte auf, bald gewährten sie nur teilweise Entschädigung; einmal versicherte der Seemann lediglich den Schiffskörper, das anderemal Schiff und Takelage, und zuweilen waren auch Netze und sonstiges Gerät in der Versicherung einbegriffen. — Diese ist also sehr verschiedener Art, und die Einschätzung wechselt je nach Alter und Seetüchtigkeit des Fahrzeuges und je nachdem es mehr oder weniger betakelt ist.

Als ein Muster solcher Art von Gesellschaften führen wir an die „Association des Marins de Caen", die im Jahre 1895 gegründet wurde, und deren Zwecke und Ziele aus nachstehendem ersichtlich sind:

Die Gesellschaft will: 1. den Eigentümern von Fahrzeugen, welche für Küstenfischerei und Küstenschiffahrt bestimmt sind (Abteilung A der Assoziation), und den Besitzern von Fischereigerät (Abteilung B), die durch Untergang von Schiffen oder durch erhebliche Beschädigung von Schiff oder Gerät entstandenen Verluste vermittelst einer Entschädigung mildern;

2. den auf diesen Schiffen, durch unmittelbar bei deren Bedienung erlittene Unfälle schwer verletzten Seeleuten und solchen, die sich außer stande befinden, ihr Gewerbe zur See weiter zu betreiben, durch besondere Unterstützungen zu Hilfe kommen; desgleichen den Witwen und Waisen, und

falls solche nicht vorhanden, anderen Blutsverwandten der getöteten, ertrunkenen oder vermißten und zu diesen Booten gehörigen Seeleuten (Abteilung C).

Die Gesellschaft hat vom ersten Jahre des Betriebes an den bei ihr Versicherten 80 v. H. ihrer durch Untergang oder Beschädigung der Fahrzeuge erlittenen Verluste ersetzt, soweit sie zur Abteilung A gehörten, und 33 v. H. den zur Abteilung B Zählenden.

Offenbar haben sich die in seemännischen Gewerben Beschäftigten über die zum Schutze der Arbeit erlassenen Gesetze nicht zu beklagen. Sie sind weit besser daran, als fast die gesamte Bevölkerung unserer Industriestädte. Was sie verlangen ist „Arbeit“. Und wie in Zeiten geschäftlichen Stillstandes es sich darum handelt, um Arbeitsstätten zu eröffnen, koste es, was es wolle, so handelt es sich hier darum, unsere Handelsflotte von Grund aus neu aufzubauen. Die in Frage kommenden Arbeiter verdienen es sicherlich, daß man ihnen Gelegenheit bietet, ihr Brot durch den Fleiß ihrer Hände zu verdienen.

Und so gelangen wir denn durch die vorstehende Untersuchung zu dem Ergebnis, daß Frankreich, will es sich seine trefflichen Seeleute erhalten, alles daran setzen muß, seine Handelsflotte zu verstärken und sie wieder auf die alte Höhe zu bringen. Die verauslagten Summen werden durch die Ausdehnung von Handel und Gewerbe reichlich ersetzt werden. Es genügt nicht, Waren zu erzeugen, die Erzeugnisse müssen auch Absatz finden können, und dazu ist unumgänglich nötig — eine starke Flotte. Man beginnt das zu begreifen. Es war hohe Zeit, aber noch ist nichts verloren, wenn nur Einigkeit und folgerichtiges Handeln an die Stelle jenes parlamentarischen Geistes treten, der, so verschiedenartig, so wechselnd, so launenhaft, die wirksamste Ursache des Sinkens unseres Handels gewesen ist.

Rostock—Warnemünde und Wismar.

Von

Dr. Asmus-Rostock.

Stand der Seeschiffahrt.

Gegenwärtig, Anfang Oktober 1902, dienen der Seeschiffahrt

	Segler		Dampfer		Zusammen	
	Schiffe	Netto-Registertonnen	Schiffe	Netto-Registertonnen	Schiffe	Netto-Registertonnen
in Rostock-Warnemünde	8	4 921	17	5 893	25	10 814
in Wismar	1	137	13	7 726	14	7 863

Hochseefischerei wird in Mecklenburg nicht betrieben.

Von diesen 39 Schiffen sind 5 Segler von 497 bis 1266 Netto-Registertonnen gewöhnlich in transatlantischer Fahrt beschäftigt, die übrigen Schiffe, 36 bis 960 Netto-Registertonnen groß, gewöhnlich in der Ostsee- und Nordostseefahrt. 2 sind Postdampfer, die übrigen Frachtschiffe. Von diesen sind wieder 5 Dampfer in regelmäßiger Fahrt beschäftigt, 3 zwischen Rostock und Hamburg, 2 zwischen Rostock und Kopenhagen, alle andern in wilder Frachtfahrt. Die Postdampfer fahren von Warnemünde, die Frachtschiffe von Rostock und Wismar aus.

Es entfallen auf

	in Rostock-Warnemünde				in Wismar			
	Segler	Netto-Registertonnen	Dampfer	Netto-Registertonnen	Segler	Netto-Registertonnen	Dampfer	Netto-Registertonnen
Einzelreeder	1	36	2	278	1	137	2	471
Partenreedereien . . .	7	4885	10	3653	—	—	11	7255
Aktienreedereien . . .	—	—	5	1962	—	—	—	—

Die Rentabilität der Schiffe ist außerordentlich verschieden gewesen. Sie muß notwendiger Weise bei den einzelnen Schiffen und in den einzelnen Jahren verschieden sein, je nach der Tüchtigkeit des Reeders, der Höhe des Bau- oder Kaufpreises für das Schiff, der Größe und dem Alter des Schiffes, dem Frachtenstand, der Höhe der Betriebskosten, also besonders der Heuern und bei Dampfern noch der Kohlen, 2c. Um das günstigste und das ungünstigste Ergebnis anzuführen: ein Schiff (Partenschiff), 674 Netto-Registertonnen groß und 9 Jahre alt, hat in den ersten 8 Jahren von dem vollen Baukapital insgesamt 125 vom Hundert Dividende verteilt, ein anderes (Aktienschiff), 163 Netto-Registertonnen groß und 15 Jahre alt, in den ersten 14 Jahren insgesamt 12 vom Hundert. Zwischen diesen beiden Ergebnissen hat sich die Rentabilität der Schiffe während des letzten Jahrzehnts bewegt, allerdings mehr nach der ungünstigen als nach der günstigen Seite.

Der Arbeitsmarkt.

Im Jahre 1901 sind

	in Rostock		in Wismar	
	angemustert	abgemustert	angemustert	abgemustert
Matrosen, Leichtmatrosen Jungen, auch Meßjungen	413	320	151	?
Heizer	194	154	76	?
Trimmer	24	2	3	?
Aufwärter	35	18	—	?
Köche	47	43	14	?
Sonstige Schiffsleute . .	22	15	1	?

Trimmer werden auf den mecklenburgischen Dampfern nicht gebraucht. Eigentliche Aufwärter haben nur die Postdampfer. Sonst dient ein Meßjunge als Aufwärter.

Bei der Anmusterung ist meistens der Heuerbas zugegen, sonst der Kapitän. Der Heuervertrag, dessen einzelne Bestimmungen dem Schiffsmann bei der Anmusterung vorgelesen werden, wird mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember des laufenden Jahres abgeschlossen. Doch kann die Mannschaft jederzeit ihre Entlassung im Heimatshafen verlangen, wenn sie in dem letzten Hafen, den das Schiff vor Rückkehr in den Heimatshafen anläuft, kündigt; für Rostock muß sofort bei Ankunft in Warnemünde gekündigt werden. Sollte das Schiff mit Schluß des Jahres den Heimats-

hafen nicht erreicht haben, so ist die Mannschaft verpflichtet, so lange an Bord zu bleiben, bis dies geschieht. Bei Seglern in transatlantischer Fahrt wird der Heuervertrag auf 2 Jahre abgeschlossen, Abmusterung kann jedoch erst in einem europäischen Hafen verlangt werden.

Den Bedarf an Matrosen liefert in erster Linie die mecklenburgische Küste östlich von Warnemünde und die pommersche Küste bis Stralsund, an zweiter Stelle steht Rostock mit Warnemünde, den letzten Platz nimmt Wismar ein. Aus dem Küstengebiet westlich von Warnemünde, mit Ausnahme von Wismar, und aus dem Binnenlande kommen fast gar keine Matrosen. Für die Bevölkerung der an erster Stelle genannten Küstenstrecke ist es gewissermaßen Familienüberlieferung, daß sie von Rostock aus zur See gehen, noch herstammend aus der Zeit, wo die Rostocker Kauffahrteiflotte mit 300 bis 400 Seglern alle Meere befuhr, und jetzt mit gehalten dadurch, daß die Navigationsschulen in Wustrow und Rostock den jungen Männern die Möglichkeit geben, die höhere seemännische Laufbahn einzuschlagen.

Heizer, Aufwärter, Köche, Zimmerleute dagegen rekrutieren sich zum großen Teil aus dem Binnenlande, in letzter Zeit namentlich aus Mecklenburg selbst. Wohl zwei Drittel der Heizer sind Maschinenbauer, Schlosser und Schmiede, die die Maschinistenlaufbahn einschlagen wollen.

Die Tüchtigkeit der Leute muß, da andere Kriterien in der Regel fehlen, nach der Fahrzeit bemessen werden, wenigstens bei dem Deckspersonal, den Zimmerleuten und Heizern. Bei den Aufwärtern und vollends den Köchen ist es ziemlich gleichgültig, ob sie befahren sind. Unbefahrene Leichtmatrosen werden nicht genommen, wohl aber unbefahrene Zimmerleute und Heizer, die jedoch weniger Heuer erhalten als befahrene. Neben den Heizern von Beruf werden Maschinenbauer, Schlosser und Schmiede als Heizer bevorzugt. Ein besonderes Gewicht wird auf die Erlangung eines guten Kochs gelegt. Wenn er auch nicht die Seele vom Schiff ist, wie ein alter Matrose mir gegenüber meinte, so hängt doch das leibliche Wohlergehen und damit die Zufriedenheit der Mannschaft in hohem Grade von seiner Tüchtigkeit ab. Im allgemeinen nimmt man gern Köche aus der Stadt.

Der Bedarf an Matrosen, überhaupt an Deckspersonal, kann schon seit mehreren Jahren nur mit Mühe gedeckt werden. Wie empfindlich der Mangel zuweilen ist, dafür zwei Beispiele aus diesem Sommer: in dem einen Fall mußte der Heuerbas nicht weniger als 9 Mk. verdepeschieren, um einen Matrosen zu bekommen, und in dem andern Fall konnte eine Mannschaft nur dadurch vollzählig gemacht werden, daß ein alter Matrose, der schon seit langen Jahren nicht mehr fährt, sich aus Gefälligkeit gegen den Kapitän bereit erklärte, Heuer zu nehmen. Knapp sind auch gute Heizer.

Am meisten aber fehlt es an Zimmerleuten, so daß manches Schiff sich mit einem gelernten Hauszimmermann begnügen muß. Aufwärter und Köche sind ohne Schwierigkeit zu beschaffen.

Die allgemeine Lage des Arbeitsmarktes kann natürlich auch auf das Angebot von Schiffsleuten nicht ohne Einfluß bleiben. Bei Heizern, Aufwärtern und Köchen, die für den Schiffsdienst nicht eigens vorgebildet zu werden brauchen, bedarf das keiner besonderen Begründung. Bei Matrosen beschränkt sich ihr Einfluß so ziemlich auf frühere Matrosen, die nach Aufgabe ihres Berufs Schauerleute geworden sind und bei Mangel an Arbeit, wegen zu geringen Schiffsverkehrs, wieder zur See gehen. Im übrigen muß der Mangel an Matrosen in der Hauptsache auf den Rückgang der Segelschiffahrt zurückgeführt werden, wodurch die Gelegenheit, als Schiffsjunge unterzukommen, sehr beschnitten ist. Viele gehen daher als Meßjungen auf Dampfer, mit der ausgesprochenen Absicht, sich nebenbei die nötigen nautischen Kenntnisse anzueignen und sich dann als Leichtmatrose zu verheuern. Daß unter solchen Umständen über Abnahme der Brauchbarkeit der Matrosen geklagt wird, kann nicht Wunder nehmen. Die Schaffung von Schiffsjungen-Schulschiffen, wie sie der Deutsche Schulschiffverein in Angriff genommen hat, entspricht daher einem wirklichen Bedürfnis.

Die Anheuerung.

Eine allgemeine Heuerstelle besteht nicht. Die Anheuerung geschieht durch die Heuerbase. In Rostock sind zwei, in Wismar einer. Jeder Heuerbas hat, wie das in der Natur der Sache liegt, seine bestimmten Reedereien, für die er tätig ist, genau so wie irgend ein anderer Gewerbetreibender seine bestimmte Kundschaft hat. Sie heuern die Mannschaft stets, hin und wieder auch Offiziere an. Die Reedereien zahlen für jeden angeheuerten Mann oder Offizier eine Heuergebühr von 2—3 Mk. Der Angeheuerte zahlt nach eigenem freien Ermessen, eine feste Heuergebühr besteht für ihn nicht. Als Vorschuß wird in der Regel auf lange Reise, also bei Seglern, eine ganze, auf kurze Reise, also bei Dampfern, eine halbe Monatsheuer gegeben. Und zwar fast immer in bar. Die Auszahlung in Form einer Vorschußnote ist Ausnahme. Diese wird nur gegeben, wenn der Mann dem Heuerbas unsicher erscheint, oder wenn er ihm als leichtsinnig bekannt ist, also im wohlverstandenen Interesse des Mannes und seiner Angehörigen. Naturalien werden niemals in Vorschuß gegeben.

Zwei Heuerbase, der eine in Wismar und der andere in Rostock, haben Gastwirtschaft und gewähren den von auswärts kommenden Seeleuten auf Wunsch

Unterkunft, der in Rostock aber nur einer beschränkten Zahl alter Bekannter. Der andere der beiden Rostocker Heuerbase hat seine Gastwirtschaft vor drei Jahren nach Verlust seiner Frau und wegen hohen Alters aufgegeben. Alle drei sind ordentliche Leute, die in redlicher Weise ihr Gewerbe betreiben und zur Zufriedenheit ihrer Auftraggeber zu arbeiten bemüht sind, einerlei ob die Auftraggeber Reedereien und Kapitäne sind, die Mannschaft, oder Schiffsleute, die Heuer suchen. Wie schon erwähnt, stammen die meisten in Rostock angemusterten Leute von auswärts. Diese pflegen sich nach der Abmusterung beim Heuerbas zu melden und ihm ihre Adresse anzugeben, damit er ihnen schreiben oder depeschieren kann, wenn er eine Heuer für sie hat. Die am Ort befindlichen Leute sucht der Heuerbas in ihrem Quartier auf.

Die Arbeitszeit.

Auf See wird Wache um Wache gegangen, die Wache zu 4 Stunden. Selbstverständlich ist es der Wache niemals erlaubt, bei schlechtem Wetter unter Deck zu gehen. In Häfen, Docks und auf Reeden findet von 8 bis 4 Uhr Nachtwache statt. Und zwar wird bei anstrengender Tagesarbeit ein Mann zum Wachtdienst bestimmt, der dann von der Arbeit am Tage befreit ist, während bei leichter Tagesarbeit die Leute sich in den Wachtdienst teilen müssen. In den mecklenburgischen Häfen ist eine Nachtwache unnötig, da sich ein Zollwächter an Bord befindet.

Im Hafen wird von 6 bis 6 Uhr gearbeitet, in Rostock bis 7 Uhr, weil die Hafenarbeiter so lange arbeiten, doch muß, wegen der Rangierarbeiten der Eisenbahn, öfter schon bald nach 6 Uhr aufgehört werden. Davon entfallen 2 Stunden auf die Mahlzeiten: um 8 Uhr eine halbe Stunde zum Frühstück, um 12 Uhr eine Stunde zum Mittagessen, um 3½ Uhr eine halbe Stunde zum Kaffee. Auf Seglern löscht und ladet die Mannschaft, auf Dampfern werden nur Winden und Donkeykessel von ihr bedient.

Dringende Arbeit, auch an Sonn- und Festtagen, sind alle Arbeiten, die nötig sind, um das Schiff seeklar zu machen, ferner alle Arbeiten, die durch Befehle der Hafenbehörde veranlaßt werden (wenn z. B. der Hafenmeister Verholen fordert), endlich unter Umständen Löschen und Laden. Doch ist in Mecklenburg Löschen und Laden an Sonn- und Festtagen nur mit Genehmigung des Ministeriums des Innern erlaubt, die deshalb auch nur in Notfällen gegeben und erbeten wird.

Arbeiten an Sonn- und Festtagen, sowie vor 6 Uhr morgens und nach 6 Uhr abends werden als *Überstundenarbeit* vergütet. Wachtdienst gilt jedoch nicht als Überstundenarbeit. Die Überstunden werden für die

Decksmannschaft durch den ersten Steuermann, für die Maschinenmannschaft durch den ersten Maschinisten aufgezeichnet. Die Art der Aufzeichnung ist verschieden. Bald auf losen Zetteln, bald im Schiffstagebuch, bald in einem eigenen Überstundenbuch. Und zwar gewöhnlich nach folgendem Schema: Name des Schiffsmanns, Bezeichnung der Arbeit, Arbeitszeit von ...... bis ....., Anzahl der Überstunden. Angefangene halbe Stunden werden für voll gerechnet.

Mehrarbeit bei Verringerung der Besatzung durch Desertion (die übrigens selten vorkommt) oder Erkrankung wird nicht besonders vergütet. Ein Anspruch auf die dadurch ersparten Heuerbeträge ist durch eine besondere Verabredung in der Musterrolle ausdrücklich ausgeschlossen.

Der Arbeitslohn.

Der feste Arbeitslohn besteht außer freier Wohnung an Bord und freier ärztlicher Behandlung aus Heuer und Kost. Dazu kommen dann noch die unregelmäßigen Bezüge, Überstundenlohn und Bergelohn. Ob Bergelohn gewährt wird, bleibt nach einer besonderen Verabredung in der Musterrolle dem Ermessen der Reederei überlassen.

Vereinbarungen über die Lohnhöhe bestehen nicht, weder zwischen den Reedereien untereinander noch zwischen den Reedereien und den Organisationen der Schiffsleute.

An Heuer erhalten

Matrosen	60	Mk.
Leichtmatrosen	35—50	„
Jungen	10—30	„
Heizer, befahrene	60	„
„ unbefahrene	50—55	„
Köche	80—85	„
Meßjungen	20—30	„
Zimmerleute	55—75	„
Segelmacher	65	„

Die Unterschiede in den Heuern der Leichtmatrosen, Jungen, Meßjungen und Zimmerleute beruhen auf ihrer längeren oder kürzeren Fahrzeit.

Für die Kost besteht eine Speiserolle (auf der folgenden Seite), zu der zu bemerken ist, daß auf den Dampfern kein Bier, sondern dafür die höhere Ration Kaffee verabreicht wird. Die Speiserolle wird fast regelmäßig überschritten. Der Mannschaft wird nur dann ihr Recht verkürzt, wenn der Koch sein Handwerk nicht versteht. Die Mannschaft erhält außer

Tägliche Ration				Wöchentliche Ration			Wöchentliche Ration	Wöchentliche Ration	Tägliche Ration
Rindfleisch oder	Schweinefleisch	oder Speck	oder Fisch	Butter oder Margarine erster Qualität	Schmalz	Baumöl	Kaffee	Thee	Wasser
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
500 g	375 g	250 g	375 g jedoch nur an 2 Tagen der Woche;	500 g (Siehe auch die Anmerkung.)	500 g	0,5 l	150 (225) g roher oder 120 (180) g gebrannter Kaffee	30 g	6 l (eine über 10 Köpfe starke Mannschaft erhält noch eine Extraration)

oder 375 g in Dosen präserviertes Fleisch, dasselbe ist nach sechswöchentlichem alleinigen Genuß von Salzfleisch an Stelle des gesalzenen Rindfleisches wöchentlich zweimal zu geben. — Ist die Mannschaft über 10 Köpfe stark, so erhält sie zusammen noch eine Extraration an Fleisch oder Fisch.

Außerdem erhält jeder Mann wöchentlich 250 g Gemüse (Kartoffeln, Sauerkraut oder sonstige Gemüse), 150 g getrocknete Früchte, an hartem Weizen- oder Roggenbrot und Mehl zusammen 4250 g, 250 g Zucker oder Sirup und 0,25 l Essig. Ferner ist (von dem Heimatshafen ausgehend) für die Mannschaft Bier mitzunehmen bis zu 50 l für den Mann; wird kein Bier mehr gegeben, so erhält jeder 225 g rohen oder 180 g gebrannten Kaffee für die Woche statt 150 und 120 g. — Getrocknete Erbsen, Bohnen, Grütze oder Graupen zur Sättigung. — Im Hafen wöchentlich mindestens zweimal frischen Proviant, der nicht allein aus frischem Fleisch und frischen Fischen, sondern, wenn tunlich, auch aus frischer pflanzlicher Kost und frischem Brot zu bestehen hat. Drei Wochen nach der Ausreise sind für den Mann täglich 20 g Citronensaft zu verabreichen, zweckmäßig in Mischung mit 20 g Zucker, etwas Rum und ungefähr $^4/_{10}$ l Wasser.

Anmerkung: Butter oder Margarine ist mindestens auf 6 Monate mitzunehmen; als Ersatz für Butter können auch, wenn Schmalz und Baumöl fehlt, für den Mann 250 g Fleisch oder 125 g Speck für den Tag mehr gegeben werden. Es ist Pflicht des Schiffers, für guten Proviant und möglichst reines Trinkwasser sowie für einen hinlänglichen Vorrat an beiden nach Verhältnis der Reise zu sorgen.

warmem Mittagessen noch warmes Frühstück und warmes Abendbrot. Kapitän und Offiziere pflegen zu Mittag dasselbe zu essen wie die Mannschaft.

Der Einkauf des Proviants geschieht bei den Segelschiffen durch die Reederei, bei den Dampfschiffen durch den Kapitän. Mit Ausnahme einer Rostocker Reederei zahlen die Reedereien dem Kapitän dafür eine feste Summe für den Mann und Tag. Die Wismarer Reedereien zahlen 1,10 Mk. für die Mannschaft und 1,30 Mk. für die Offiziere, die Rostocker 1,00 Mk. und 1,40 Mk. Nur auf den Dampfern, die in regelmäßiger Fahrt zwischen Rostock und Hamburg beschäftigt sind, erhält der Kapitän für Mannschaft und Offiziere die gleiche Summe: bis zum 30. September d. J. 1,20 Mk., seit dem 1. Oktober wegen der Erhöhung der Fleischpreise 1,30 Mk. Ob der Kapitän an der Beköstigung Ersparnisse machen kann, hängt davon ab, ob er öfter Gelegenheit hat, billig einzukaufen, in der Nordostseefahrt also hauptsächlich davon, ob er öfter in russische Häfen kommt.

Auf den zwischen Warnemünde und Gjedser (Dänemark) fahrenden Postdampfern muß die Besatzung sich selbst beköstigen. Die Mannschaft erhält dafür 25 Mk. Heuer mehr.

Der Überstundenlohn beträgt unterschiedslos 40 Pf. für den Mann und die Stunde.

Heuer und Überstundenlohn werden stets an Bord ausgezahlt, die Heuer durch den Kapitän, der Überstundenlohn gewöhnlich durch den ersten Steuermann und den ersten Maschinisten.

Das Jahreseinkommen läßt sich genau nur für die Mannschaft der Schiffe angeben, die wie die beiden Postdampfer das ganze Jahr hindurch in Fahrt sind. Sonst muß man sich damit begnügen, zu sagen: da die Schiffe in der Regel nur 2—3 Monate auflegen, so kann der Schiffsmann, wenn er will, 9—10 Monate im Jahr Heuer haben. Dann würde, die angegebenen Monatsheuern zu Grunde gelegt und für die Kost monatlich 30 Mk. gerechnet, das Jahreseinkommen sich stellen

für einen Matrosen auf	810—900	Mk.
„ „ Leichtmatrosen auf . .	585—800	„
„ „ Jungen auf	360—600	„
„ „ befahrenen Heizer auf .	810—900	„
„ „ unbefahrenen Heizer auf .	720—850	„
„ „ Koch auf	990—1150	„
„ „ Meßjungen auf . . .	450—600	„
„ „ Zimmermann auf . . .	765—1050	„
„ „ Segelmacher auf . . .	855—950	„

Die Überstunden können außer Ansatz bleiben, da sie nur bei den Schiffen der regelmäßigen Linie Rostock — Hamburg von Bedeutung sind. So groß kann, wie gesagt, das Einkommen der Leute sein, wenn sie Heuer haben wollen. Jedoch pflegen nicht wenige, namentlich unter den unverheirateten, wenn sie mehrere Monate gefahren haben, ein paar Wochen Pause zu machen, ehe sie wieder zur See gehen. Für diese stellt sich das Einkommen entsprechend niedriger.

Das Volkslogis.

Dasselbe befindet sich auf den Segelschiffen in einem Aufbau auf Deck, Roof oder Haus genannt, auf den Dampfschiffen, mit Ausnahme von ein paar kleinen Schiffen, wo es vorne unter Deck ist, vorne unter der Back, und zwar für die Decksmannschaft auf der einen, für die Maschinenmannschaft auf der andern Seite. Es dient nicht als Durchgang zu andern Räumen und liegt weder in der Nähe der Heizräume noch in der Nähe von Farbenspinden, Lampenkammern oder Petroleumtanks. Es ist heizbar, hat gehörige Ventilation und Beleuchtung und Tageslicht. Die Größe ist je nach der Breite des Schiffs verschieden. Es sollen aber mindestens 65 Kubikfuß Luftraum auf den Kopf kommen. Tatsächlich ist der Luftraum größer. Die Kojen liegen gewöhnlich zu zweit übereinander, aber niemals mehr als zwei übereinander. Die Reinigung haben die Leute selber zu besorgen. Die Aufsicht darüber haben die Steuerleute, die die Logisräume von Zeit zu Zeit gründlich reinigen und streichen lassen. Mittel zur Desinfektion befinden sich in der Schiffsapotheke. Einen besonderen Raum für die schmutzigen Kleider gibt es nicht. Einen besonderen Waschraum haben nur die neuesten Dampfer. Der für die Mannschaft bestimmte Abort ist gehörig abgesondert.

Die sonstigen Verhältnisse an Bord.

Erkrankt der Schiffsmann, so wird er aus dem Volkslogis herausgenommen und erhält einen eigenen Schlafraum. Auf den Dampfschiffen pflegt die Passagierkammer für solche Zwecke benutzt zu werden. Da ein Arzt nicht an Bord ist, so wird der Kranke so bald wie möglich einem Krankenhaus übergeben, was sich in der Nordostseefahrt stets im Laufe von ein paar Tagen machen läßt. Leichtere Fälle können an Bord behandelt werden, wo stets eine ordnungsmäßige Schiffsapotheke vorhanden sein muß. Die von den Schiffen mitzunehmenden Arzneien und Hilfsmittel zur Kranken-

pflege sind durch Verordnung des Großherzoglichen Ministeriums des Innern vom 9. Februar 1899 genau vorgeschrieben. Der Reeder hat die Schiffsapotheke mindestens einmal im Jahr durch einen von der örtlichen Medizinalbehörde für derartige Zwecke bezeichneten deutschen Arzt oder Apotheker nachprüfen und dabei feststellen zu lassen, ob die Ausrüstung für die nächstbevorstehende Reise genügt. Bleibt das Schiff länger als ein Jahr im Ausland, so hat der Schiffer die Nachprüfung zu geeigneter Zeit im Einvernehmen mit dem zuständigen deutschen Konsul durch einen Arzt oder Apotheker vornehmen zu lassen. Außer dieser amtlichen Nachprüfung hat auf Schiffen, die auf ihrer Reise die räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt überschreiten, der Schiffer vor Antritt einer jeden Reise von voraussichtlich mehr als vierwöchiger Dauer, mindestens aber alle drei Monate zu prüfen, ob die Arzneien rc. für die weitere Reise in genügender Menge und Beschaffenheit vorhanden sind, und deren Vervollständigung rechtzeitig zu veranlassen. Das Ergebnis dieser Prüfung ist in das Schiffstagebuch einzutragen.

Fälle von Skorbuterkrankungen oder andern auffallenden Krankheiten, die auf unzureichende oder schlechte Ernährung schließen lassen, sind seit langem nicht bekannt geworden.

Daß die Reedereien oder die Kapitäne als deren Vertreter jemals versucht hätten, sich der Kostenpflicht für Verpflegung und Heilung der Kranken zu entziehen, hat man nie gehört. Auf Beitritt zu freien Hilfskassen wird nicht hingewirkt.

Verstöße gegen die Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft kommen verhältnismäßig selten vor. Stellen sich aber bei den Überholungen Mängel heraus, so werden sie regelmäßig sofort beseitigt. Schon der Selbsterhaltungstrieb, die Rücksicht auf seine eigene Sicherheit und die Erhaltung seiner Stellung, zwingen den Kapitän, hierauf zu halten. Ein Exemplar der Unfallverhütungsvorschriften liegt im Volkslogis aus, das ist Vorschrift der Seeberufsgenossenschaft. Diese hat den Reedereien erst neuerdings empfohlen, für die Aufbewahrung einen besonderen Kasten anzuschaffen. Einen solchen habe ich schon auf mehreren Schiffen angetroffen.

Von Disziplinarstrafen pflegen die Kapitäne abzusehen. Macht sich ein Schiffsmann einer gröblichen Verletzung seiner Dienstpflichten schuldig, so wird er so bald wie möglich abgemustert und die Sache vors Seemannsamt gebracht. Willkürliche Mißhandlungen der Leute scheinen erfreulicherweise zu den Ausnahmen zu gehören. Ich habe aus den letzten Jahren nur zwei Fälle einwandfrei feststellen können, die vors Seemannsamt

kamen, weil der mißhandelte Schiffsmann dem Kapitän auferlegt haben wollte, ihn abzumustern. Aus den Schöffengerichtsverhandlungen der letzten Jahre ist mir kein Fall bekannt geworden.

Seemannsamt ist in Rostock das Gewett, eine städtische Behörde, der das Schiffahrts- und Hafenwesen untersteht. In Wismar wird es aus vier von der Schiffergesellschaft gewählten und vom Magistrat bestätigten Schifferältesten gebildet, die bei Fällen von einiger Bedeutung einen Juristen hinzuziehen. Die von den beiden Seemannsämtern während der letzten Jahre verhängten Strafen sind Geldstrafen bis zum Höchstbetrage von 40 Mk. gewesen. Etwa die Hälfte der Streitigkeiten wird gütlich ausgeglichen, indem der Schiffsmann sich einen Abzug von der Heuer, gewöhnlich 5 Mk., gefallen läßt. Das Verfahren vor den Seemannsämtern ist landesgesetzlich nicht weiter geregelt.

Der Umgangston zwischen Offizieren und Mannschaft und unter der Mannschaft selber ist ruhig, gemütlich-derb, mit einem Stich ins Humoristische, wie das mecklenburgische und pommersche Art ist. Ein Klassengeist innerhalb der Mannschaft, insbesondere zum Nachteil der Heuerleute, kann kaum aufkommen, dazu sind die Schiffe zu klein und die Schiffsleute zu sehr aufeinander angewiesen.

Sittliche Zustände der Schiffsleute.

Die aus Mecklenburg und Pommern stammenden Leute, und das ist die große Mehrzahl, gelten als mäßig und sparsam. Daß sie gern ein Glas Bier trinken und auch einen Schnaps nicht verschmähen, haben sie mit andern Deutschen, und daß sie dem Geschlechtsgenuß nicht abhold sind, haben sie mit andern gesunden Menschen gemein. Ausschweifungen würden vielleicht häufiger sein, wenn die Leute seltener an Land kämen. Aber da die von Rostock-Warnemünde und Wismar fahrenden Schiffe, abgesehen von den wenigen in transatlantischer Fahrt beschäftigten Seglern, gewöhnlich in der Ostsee- oder Nordostseefahrt beschäftigt, also spätestens jeden vierten Tag im Hafen sind, so haben die Leute so oft Gelegenheit, an Land zu kommen, daß sie gegen die Vergnügungen, die ihnen dort winken, gleichgültig werden. Dazu kommt, daß in einer ganzen Reihe von Hafenplätzen Seemannsheime oder wie in England, das für die mecklenburgischen Schiffe in erster Linie in Betracht kommt, Seemannsmissionen sind, also Stätten, wo der Schiffsmann ohne Trinkzwang sich aufhalten, Zeitungen lesen und Briefe schreiben kann. Nach dem, was ich darüber gehört habe, werden gerade die Seemannsmissionen von Offizieren wie Mannschaften gern aufgesucht.

Das häusliche Leben der verheirateten Schiffsleute.

Allgemein kann man sagen, daß sie durchweg in geordneten Verhältnissen leben. Im übrigen ist zwischen Stadt und Land zu unterscheiden.

Die Wohnungen in der Stadt enthalten in der Regel 1 bis 2 Wohnstuben, 1 Schlafstube, Küche, Keller- und Bodenraum. Die Miete bewegt sich in Rostock zwischen 120 und 180, in Wismar zwischen 100 und 150 Mk., je nach Lage der Wohnung, Zahl und Größe der Räumlichkeiten. Man kann nicht sagen, daß es Regel oder üblich ist, daß die Frauen und Kinder miterwerben. Aber es wird nur zu leicht notwendig, wenn eine zahlreiche Familie da ist und ein Spargroschen fürs Alter zurückgelegt werden soll. Hinzu kommt, daß den Frauen der Miterwerb dadurch wesentlich erleichtert wird, daß sie, der Sorge für den Mann enthoben, weniger Hausstandsarbeit, somit mehr freie Zeit für Erwerbstätigkeit haben. Freilich ist das Erwerbsgebiet nicht allzu groß: bei den Frauen beschränkt es sich im allgemeinen auf Waschen und Schneidern, und zwar meistens im Hause, bei den größeren Kindern auf Laufstellen.

Die auf dem Lande wohnhaften Matrosen haben gewöhnlich eine Büdnerei oder Häuslerei, mit einer Kuh, ein paar Schweinen und etwas Federvieh. Die notwendigen Arbeiten werden, solange der Mann zur See ist, von Frau und Kindern besorgt. Ihre wirtschaftliche Lage ist günstiger als die ihrer Kameraden in der Stadt.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Die Reedereien haben keine eigenen Wohlfahrtseinrichtungen. Sonst sind vorhanden

1. Die Krankenkasse des Vereins der Seeleute in Rostock. Der Verein zählt ungefähr 50 Mitglieder, nur Schiffsleute. Er erhebt ein Eintrittsgeld von 50 und einen monatlichen Beitrag von 30 Pf. Dafür erhalten kranke Mitglieder wöchentlich 1,50 Mk., jedoch nicht länger als 13 Wochen hindurch. Mitglieder, die ihre Krankheit selbst verschuldet haben, werden nicht unterstützt.

2. Die Seemanns-Unterstützungskasse in Rostock, gegründet 1888. Sie steht unter städtischer Verwaltung. Sie ist bestimmt erstens zur Unterstützung hilfsbedürftiger Seeleute, die im Gebiet der Stadt Rostock wohnen und hier ihren Unterstützungswohnsitz haben, und entweder infolge von Krankheiten oder Unglücksfällen, die sie im Dienst eines in Rostock beheimateten Schiffes betroffen haben, oder infolge anderweitiger Krankheiten

und Unglücksfälle sowie sonstiger Umstände, und nachdem sie mindestens 5 Jahre auf in Rostock beheimateten Schiffen gefahren haben, ganz oder teilweise erwerbsunfähig geworden sind, sowie zweitens zur Unterstützung hilfsbedürftiger Witwen und Waisen von Seeleuten, die entweder im Dienst eines in Rostock beheimateten Schiffes gestorben sind, oder doch mindestens 5 Jahre auf in Rostock beheimateten Schiffen gefahren haben, unter der Voraussetzung, daß solche Hinterbliebene im Gebiet der Stadt Rostock wohnen und hier ihren Unterstützungswohnsitz haben. Seeleute oder deren Hinterbliebene, die durch die Unfallversicherung entschädigt werden, oder die sich nicht im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte befinden, oder die offensichtlich durch lasterhaften Lebenswandel in eine Notlage geraten sind, sind von der Unterstützung ausgeschlossen. Diese beträgt, je nach der Hilfsbedürftigkeit und Würdigkeit und der Zahl der Bewerber, jährlich 100 oder 50 Mk. Sie wird gezahlt aus den Zinsen eines Kapitals, das gegenwärtig rund 40 000 Mk. beträgt, erwachsen ist aus Geschenken, Legat, den beim Seemannsamt eingegangenen Strafgeldern und den überschüssigen Zinsen, und durch die beim Seemannsamt weiter eingehenden Strafgelder und die überschüssigen Zinsen ständig zunimmt.

3. Das Stift für Witwen und Waisen zur See verunglückter Warnemünder in Warnemünde, gegründet 1825, eine Unterstützungskasse für die Hinterbliebenen solcher Warnemünder, die vor der Einführung der Unfallversicherung zur See verunglückt sind. Das Vermögen beträgt reichlich 10 000 Mk. Aus den Zinsen werden halbjährliche Unterstützungen von 5—10 Mk. verteilt, je nach der Bedürftigkeit.

4. Die Seemannskasse in Wismar, vor etwa 30 Jahren gegründet. Mitglieder sind nur Schiffsleute. Der jährliche Beitrag beträgt 3 Mk. Sie besitzt zur Zeit ein Vermögen von 5—6000 Mk., aus dessen Zinsen im Fall der Bedürftigkeit dienstunfähige Mitglieder und Hinterbliebene von Mitgliedern unterstützt werden. Wer unterstützt werden soll, entscheidet nach Anhörung des Vorstands der Kasse der Magistrat.

Organisationen.

Außer dem schon erwähnten Verein der Seeleute zu Rostock besteht in Rostock und Wismar eine Mitgliedschaft des Seemanns-Verbandes in Deutschland.

Der Verein der Seeleute zu Rostock besteht in seiner gegenwärtigen Gestalt seit 1897. Nach den Satzungen hat er außer der Unterstützung kranker Mitglieder den Zweck, „gemeinsame Interessen der Mit-

glieder zu vertreten". Dieser Zweck soll u. a. „durch Regelung und Aufrechterhaltung der Arbeitslöhne und Sicherstellung gegen unbefugte Konkurrenz" erreicht werden. Mitglied kann jeder unbescholtene Seemann unter 50 Jahren werden. Die angesammelten Gelder dürfen nur zur Unterstützung kranker Mitglieder Verwendung finden. „Politische Angelegenheiten sollen im Verein nicht erörtert werden." Den Beitritt zum Seemanns-Verband, zu dem er von der Rostocker Mitgliedschaft verschiedentlich aufgefordert ist, hat der Verein abgelehnt, weil er mit Politik nichts zu tun haben will, und weil seinen Mitgliedern, die größtenteils nicht mehr fahren, bei ihrem unregelmäßigen Verdienst der Beitrag zu hoch ist.

Die Rostocker Mitgliedschaft des Seemanns-Verbandes besteht seit 1899, die Wismarer ist 1900 von Rostock aus gegründet worden. Beide Mitgliedschaften sind bisher wenig an die Öffentlichkeit getreten, von der Wismarer weiß man kaum, daß sie existiert. Das Verbandsorgan „Der Seemann" wird gehalten und liegt auch in mehreren Wirtschaften aus.

Die allgemeine Lage der Schiffsleute.

Es gibt wohl kein Gebiet der Erwerbstätigkeit in Mecklenburg, auf dem sich die Lage der Arbeiter während des letzten Menschenalters so geändert hat wie in der Seeschiffahrt.

Vergleicht man die heutigen Aussichten des Schiffsmanns, Kapitän zu werden, mit den früheren, so ist seine Lage sehr viel schlechter geworden. Zählt doch allein die mecklenburgische Kauffahrteiflotte gegenwärtig fast 400 Schiffe weniger als vor einem Menschenalter. Und wie in Mecklenburg so hat auch im übrigen Deutschland der Übergang vom hölzernen zum eisernen Schiff, vom Segler zum Dampfer, also die Verdrängung des kleineren durch das größere Schiff, die Zahl der Schiffe und damit auch die Zahl der Kapitänsstellen ununterbrochen vermindert. Die Mehrzahl der Matrosen, die jetzt die höhere Laufbahn einschlagen, muß darauf gefaßt sein, erst spät eine Kapitänsstelle zu erhalten, wenn nicht überhaupt mit dem Steuermann abzuschließen.

Sieht man aber hiervon ab, betrachtet man die Lage des Schiffsmanns nur während der Zeit, wo er Schiffsmann ist, so ist sie unendlich viel besser geworden. Die körperliche Arbeit ist immer mehr durch mechanische Arbeit ersetzt worden. Die Heuer (für einen Matrosen) ist von 40 Mk. vor 20 Jahren, von 50 Mk. vor 10 Jahren auf 60 Mk. gestiegen. Die großartigen Fortschritte in der Konservenindustrie sind der Kost an Bord, ins-

besondere auf den Schiffen in transatlantischer Fahrt, zu gute gekommen, ebenso wie die Fortschritte im Schiffbau der Einrichtung der Logisräume. Die Hilfsmittel zur Krankenpflege sind beständig vervollkommnet. Seit drei Jahren ist die Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen in den Lehrplan der Navigationsschulen aufgenommen. Und wie für die Gesundheit so sind auch die Einrichtungen für die Sicherheit fortwährend verbessert. Um die Leckgefahr beim Auflaufen oder bei Grundberührungen zu vermindern, erhalten die Dampfer jetzt einen Doppelboden. Zur Erhöhung der Stabilität und zum Ausgleich ungleichmäßig schwerer Ladungen in den einzelnen Räumen zerfällt der Doppelboden in mehrere Ballasttanks, die nach Bedarf gefüllt oder ausgepumpt werden können. Schlingerkiele auf beiden Seiten des Schiffs haben den Zweck, das Schlingern auf ein möglichst geringes Maß zurückzuführen. Die Takelage der beiden Pfahlmasten wird gewöhnlich wie die eines Schoners eingerichtet, um durch Aussetzen der Segel bei Sturm das heftige Rollen des Schiffs zu verhindern und bei Versagen der Maschine nötigenfalls das Schiff ohne Dampfkraft fortbewegen zu können. Trifft den Schiffsmann aber ein Unfall, so haben er oder seine Hinterbliebenen Anspruch auf Entschädigung durch die Seeberufsgenossenschaft.

Nur die Rechtslage des Schiffsmanns ist 30 Jahre lang unverändert geblieben. Das Gesetz, das sie verbessern soll, die neue Seemannsordnung, ist aber bereits erlassen und wird am 1. April 1903 in Kraft treten.

Stettin und Nachbarhäfen[1].

Von

Dr. K. Meister, Stettin.

---

[1] Die Nachbarhäfen sind nur gestreift, da sie als Reedereiplätze so gut wie keine Bedeutung mehr haben.

Stand der Reederei.

A. Wie schon Fitger in seiner einleitenden Abhandlung über „Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt"[1] nachgewiesen hat, ist der ungünstige Gang von Reederei und Schiffahrt der deutschen Ostseeküste im letzten Viertel des verflossenen Jahrhunderts hauptsächlich durch politische Momente, insbesondere durch den Übergang Deutschlands zur Schutzzollpolitik, veranlaßt worden.

Verstärkt wurde die Wirkung dieser Momente durch die Fortschritte der Technik und ihre Nutzbarmachung für die Schiffahrt durch den Schiffs- und Schiffsmaschinenbau sowie die Teilnahme Deutschlands am Welthandel und Weltverkehr.

Mitte der 70er Jahre brach über die Ostseereederei das Verhängnis herein, während die Nordseereederei, namentlich diejenige Hamburgs und Bremens, von da an einen unvergleichlichen Aufschwung erlebte.

Nach der deutschen Reichsstatistik[2] betrug der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe:

Im Ostseegebiet:

Am 1. Jan.	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1871	2006	439 089	17 316	76	10 734	994	2082	449 823	18 310
1873	2007	434 270	17 092	102	20 646	1412	2109	454 916	18 504
1875	1985	438 366	16 907	124	32 548	1770	2109	470 914	18 677
1877	1964	434 534	16 356	141	35 973	1749	2105	470 507	18 105
1879	1880	413 513	15 326	170	42 545	1937	2050	456 058	17 263

[1] Fitger, Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt, Leipzig 1902, S. 15 ff.

[2] Handbuch für die deutsche Handelsmarine. Herausgegeben im Reichsamte des Innern. Berlin.

Am 1. Jan.	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1881	1710	388 063	14 023	201	55 202	2348	1911	443 265	16 371
1883	1493	341 795	12 113	253	82 445	3043	1746	424 240	15 156
1885	1369	315 508	10 966	321	118 660	4100	1690	434 168	15 066
1887	1200	275 922	9 395	331	120 744	4055	1531	396 666	13 450
1889	921	205 575	6 737	342	120 102	4069	1263	325 677	10 806
1891	863	186 032	5 979	378	149 130	4719	1241	335 162	10 698
1893	760	160 950	5 042	392	156 658	4944	1152	317 608	9 986
1895	630	118 912	3 747	390	158 992	4895	1020	277 904	8 642
1897	509	76 703	2 514	389	142 818	4930	898	219 521	7 444
1899	431	48 861	1 717	427	170 857	5502	858	219 718	7 219
1901	391	31 454	1 266	452	192 315	5874	843	223 769	7 140
1902	376	25 057	1 111	451	200 639	5917	827	225 696	7 028

Im Nordseegebiet:

Am 1. Jan.	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1871	2366	461 272	17 423	71	71 260	3 742	2437	532 532	21 165
1873	2304	435 367	16 526	114	108 875	5 209	2418	544 242	21 735
1875	2318	440 019	16 178	175	157 450	7 569	2493	597 469	23 747
1877	2527	488 170	16 899	177	144 973	6 840	2704	633 143	23 739
1879	2573	535 954	17 036	181	137 117	5 679	2754	673 071	22 715
1881	2536	577 704	16 980	213	160 556	6 309	2749	738 260	23 289
1883	2362	573 651	15 981	262	228 759	7 894	2624	802 410	23 875
1885	2238	564 837	15 048	329	295 283	9 797	2567	860 120	24 845
1887	2127	554 867	14 171	363	333 170	11 400	2490	888 037	25 571
1889	1964	525 740	12 837	408	382 477	12 615	2372	908 217	25 452
1891	1894	523 729	12 153	518	574 522	17 598	2412	1 098 251	29 751
1893	1982	564 232	12 480	594	629 739	19 169	2576	1 193 971	31 649
1895	1992	541 944	12 038	653	734 054	20 304	2645	1 275 998	32 342
1897	2055	524 942	12 198	738	749 058	21 324	2793	1 274 000	33 522
1899	2058	552 268	12 316	796	867 534	23 609	2854	1 419 802	35 925
1901	2101	562 269	12 423	938	1 155 560	30 987	3039	1 717 829	43 410
1902	2120	561 917	12 424	1012	1 305 394	34 494	3132	1 867 311	46 918

Aus diesen Tabellen ist zu ersehen, daß sich noch im Jahre 1873 die beiden Segelflotten dem Raumgehalte nach fast glichen: die Ostseeflotte mit 2007 Schiffen von 434 270 NRT. und 17 092 Mann Besatzung, die Nordseeflotte mit 2304 Schiffen von 435 367 NRT. und 16 526 Mann Besatzung.

Die Segelflotte der Ostsee zeigt 1875 eine kleine Vermehrung, geht aber seit 1877 beständig zurück und hat 1902 nur noch 376 Schiffe mit 25 057 NRT. Die Segelflotte der Nordsee dagegen zählt 1892 2120 Schiffe mit 561 917 NRT., ist also an Raumgehalt um rund 125 000 NRT. größer als im Jahre 1873. Diese Zunahme ist durch die großen, eisernen Segelschiffe Hamburger und Bremer Reedereien zu erklären, die nur in transatlantischer Fahrt verwendet werden und immer noch lohnende Beschäftigung gewähren; sie wiegen den Verlust an kleinen und mittleren Segelschiffen, den auch die Nordseeflotte erlitten hat, also mehr als auf.

Die Zahl der Schiffe der Nordsee ist 1902 fast vier Mal so groß wie die der Ostsee und die Tonnage der Nordseeflotte übertrifft die der Ostseeflotte um mehr als das 8 fache.

Die geschilderten Verhältnisse, an denen die Ostseereederei unschuldig war, machten ihren unheilvollen Einfluß auf das gesamte deutsche Ostseeküstengebiet geltend; in Stettin aber waren seit dem Anfang der 90 er Jahre noch eine Reihe von Ursachen lokaler Art am Werke, um dessen Verkehrslage überdies beträchtlich zu verschlechtern[1].

Es ist bekannt, daß in dem letzten Jahrzehnt verschiedene Kanäle durch Preußen resp. mit materieller Hilfe Preußens gebaut worden sind, und diese haben zur Folge gehabt, den Verkehr, der bisher Stettin vermöge seiner Lage zu seinem Hinterlande zugefallen war und auch zufallen mußte, von unserem Platze abzulenkem.

Ein Ausgleich für Stettin, obwohl dessen Notwendigkeit in der Begründung der wasserwirtschaftlichen Vorlage mit aller Deutlichkeit anerkannt wurde, ist durch die Schwächlichkeit der preußischen Staatsregierung den Kanalgegnern gegenüber bisher nicht zu erlangen gewesen und wird, wie die innerpolitische Lage in Preußen nun einmal ist, in absehbarer Zeit wahrscheinlich auch nicht zu erlangen sein.

Verkehrsmindernd war resp. ist für Stettin:

1. Der Oder-Spree-Kanal, durch den ihm der größte Teil des Verkehrs mit Schlesien zu Gunsten Hamburgs genommen ist;
2. der Nord-Ostsee-Kanal, durch den Hamburg in verstärktem Maße in die Ostsee eingedrungen ist;
3. der Elbe-Trave-Kanal, durch den ihm der Verkehr der deutschen und russischen Ostseehäfen mit Mitteldeutschland verloren geht.

---

[1] Bericht über Stettins Handel, Industrie und Schiffahrt im Jahre 1900 resp. 1901. Nebst einer Übersicht über ihre Wirksamkeit. Erstattet von den Vorstehern der Kaufmannschaft zu Stettin, S. 1 resp. S. 3 ff.

Dazu kommt noch, daß in Stettin erdrückend hohe Seeschiffahrtsabgaben im Vergleich zu Hamburg und Lübeck erhoben werden, wovon die Wirkung ist, daß sich der Verkehr von Stettin immer mehr ab- und den genannten Hansestädten zuwendet, die ihn mit Freuden aufnehmen und begreiflicherweise durch alle nur denkbaren Erleichterungen, auf die hier nicht einzugehen ist, auch zu erhalten suchen.

Daß unter solchen Umständen Stettin nicht gedeihen kann, liegt klar auf der Hand. Und so hat denn auch in der Tat sein Seeverkehr von der in der Mitte der 90er Jahre einsetzenden wirtschaftlichen Hochflut kaum einen Nutzen gezogen, vielmehr stagniert er seit jener Zeit und kleine vorübergehende Hebungen sind immer nur zufälligen Veranlassungen zuzuschreiben gewesen.

Nicht durch eine abermalige Belebung unseres deutschen Wirschaftslebens wird Stettin neue Kraft zugeführt werden, wie man wohl fälschlich erwartet, sondern allein dadurch, daß man ihm das gibt, was es braucht, um gegen seine Hauptkonkurrenten, Hamburg und Lübeck, bestehen zu können: zeitgemäße Wasserverbindung mit einem, vielleicht dem wichtigsten Teile seines natürlichen Hinterlandes durch entsprechenden Ausbau des alten Finowkanals, Verfolgung einer es fördernden Eisenbahntarifpolitik und Herabsetzung seiner bis zu unerträglicher Höhe gesteigerten Schiffahrtsabgaben.

Dann erst ist zu hoffen, daß eine Zunahme des Stettiner Seeverkehrs und damit auch ein Fortschritt der Stettiner Reederei eintreten wird.

Die Entwicklung der letzteren veranschaulicht folgende Statistik:

Am 1. Jan.	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1873	195	45 509	1849	33	8 108	605	228	53 617	2454
1875	198	43 979	1725	38	12 294	734	236	56 273	2459
1877	179	40 138	1556	43	8 522	551	222	48 660	2107
1879	151	36 515	1344	40	9 167	511	191	45 682	1855
1881	119	30 819	1053	48	14 248	653	167	45 067	1706
1883	97	25 027	833	53	18 653	764	150	43 680	1597
1885	87	22 266	729	68	25 630	940	155	47 896	1669
1887	82	19 714	642	73	24 232	899	155	43 946	1541
1889	59	13 208	422	74	25 201	918	133	38 409	1340

Am 1. Jan.	Segelschiffe			Dampfschiffe			Zusammen		
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Netto-Reg.-Tons	Zahl der regelmäßigen Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1891	64	12 259	427	83	30 813	1041	147	43 072	1468
1893	59	8 696	320	85	31 263	1077	144	39 959	1397
1895	52	6 941	242	90	34 647	1148	142	41 588	1390
1897	47	4 289	176	86	29 085	1145	133	33 374	1321
1899	36	1 741	103	87	30 869	1162	123	32 610	1265
1901	33	676	82	97	39 288	1334	130	39 964	1416
1902	35	1 210	90	94	38 686	1306	129	39 896	1396

Daraus ergibt sich, daß die Seegelschiffsreederei im Jahre 1873 mit 195 Schiffen von 45 509 NRT. und 1849 Mann Besatzung ihren höchsten Stand erreicht hatte; jetzt hat Stettin Segelschiffsreederei überhaupt nicht mehr; die 35, anfangs 1902 noch registrierten Segelschiffe mit durchschnittlich 40 NRT. Raumgehalt und 3 Mann Besatzung sind kleine Küstenfahrer, bei denen in der Regel der Schiffer zugleich Eigentümer des Fahrzeugs ist; sie kommen hier nicht in Betracht. Das letzte größere Segelschiff, welches die Stettiner Reederei aufzuweisen hatte, war die Barke „Fritz v. d. Lanken" mit 286 NRT., die 1900 nach Hamburg verkauft wurde.

Die nennenswerteste Segelschiffsreederei in Pommern hat noch der neuvorpommersche Hafen Barth; unter den dort beheimateten 47 Seglern sind noch 4 größere, die sich meistens auf transatlantischer Fahrt befinden, nämlich: 1 eiserne Barke von 1057 und 1 solche von 605 NRT., 1 hölzerner Dreimastschoner von 232 und 1 hölzerne Brigg von 204 NRT.; die übrigen Schiffe sind für kleine und Küstenfahrt in Größen von 20—83 NRT[1].

Außerdem ist in Stralsund noch ein größerer Segler von 460 NRT., der Reederei C. A. Beug gehörig, zu verzeichnen[2].

Diese größeren Segelschiffe sind ältere Fahrzeuge; neue über 100 NRT. sollen in den letzten 10 Jahren auf pommerschen Werften überhaupt nicht mehr gebaut sein, wohl aber kleinere, etwa zwischen 40 und 80 NRT.; aber durch Verkauf der älteren Schiffe dieser Größe nach dem Auslande, hauptsächlich nach Schweden, ist die Anzahl derselben trotz der hinzu-

[1] Nach den Angaben der Reederei von J. J. Wallis & Sohn in Barth.

[2] Die Handelsmarine der Provinzen Pommern, Ost- und Westpreußen im Anfange des Jahres 1902. Zusammengestellt von den Experten der Stettiner Seeversicherungsgesellschaften Th. Markwart & A. L. Köpke. XLVI. Jahrg. Stettin 1902, S. 45.

gekommenen Neubauten in dem verflossenen Jahrzehnt stark vermindert worden. Diese Verminderung wird vermutlich auch noch anhalten.

An Stelle der von 1873 ab im Niedergange befindlichen und heute aus Stettin verschwundenen Segelschiffsreederei trat die Dampfschiffsreederei; diese nahm hier im Jahre 1856 mit 1 Dampfer von 104 NRT. ihren Anfang und belief sich zu Beginn dieses Jahres (1902) auf 94 Dampfer mit 38 686 NRT.

In der Dampfertonnage ist Stettin in den letzten Jahren von Flensburg wesentlich überflügelt worden; noch 1895 hatte die Stettiner Kauffahrteiflotte eine Kleinigkeit an Raumgehalt mehr als die Flensburger (34 647 NRT. gegen 34 461), 1902 aber übertraf diese jene beinahe um 21 000 NRT. (59 605 gegen 38 686). Das kommt in der Hauptsache daher, daß sich in neuerer Zeit die Flensburger Reederei in verstärktem Maße an der chinesischen Küstenfahrt beteiligt hat.

In dem eigentlichen Verkehrsgebiet der Ostseehandelsflotte dürfte unter der deutschen Ostseereederei die Stettiner aber immer noch prävalieren.

Die übrigen Häfen Pommerns sind, wie untenstehende Übersicht[1] zeigt, zu ziemlicher Bedeutungslosigkeit herabgesunken; Ersatz an Dampfermaterial für das abgehende Segelschiffsmaterial hat sich mit Ausnahme von Swinemünde und Stolpmünde in bemerkenswertem Umfange nirgends gefunden. 1874 war die Segelschiffsreederei des Städtchens Barth dem Fassungsvermögen nach noch größer, als heute die Dampfschiffsreederei Stettins ist (41 114 NRT. gegen 38 686), und der Schiffsbestand Stralsunds gab dem Stettins im Tonnengehalt nur wenige Tausende nach (50 676 NRT. gegen 56 335).

	Bestand				davon					
					Segelschiffe			Dampfschiffe		
	am 1. Januar	an Schiffen	mit N. R.-T	Besatzung	Zahl	N. R.-T.	Besatzung	Zahl	N. R.-T.	Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Barth	1874	217	41 124	1619	217	41 124	1619	—	—	—
	1884	200	38 226	1421	199	38 197	1416	1	29	5
	1894	106	21 028	654	103	20 804	639	3	224	15
	1902	52	3 834	193	47	3 651	165	5	183	28
Stralsund . .	1874	270	50 676	2016	269	50 419	2002	1	257	14
	1884	219	33 834	1370	217	33 496	1351	2	338	19
	1894	114	10 986	506	110	10 511	479	4	475	27
	1902	72	3 058	207	69	2 890	190	3	168	17
Greifswald .	1874	51	12 533	487	51	12 533	487	—	—	—
	1884	40	9 017	356	38	8 845	338	2	172	18
	1894	12	1 830	76	9	1 556	55	3	274	21
	1902	9	535	73	4	148	10	5	387	63

[1] Nach Handbuch für die deutsche Handelsmarine.

	Bestand				davon					
					Segelschiffe			Dampfschiffe		
	am 1. Januar	an Schiffen	mit N. R.-T.	Besatzung	Zahl	N. R.-T.	Besatzung	Zahl	N. R.-T.	Besatzung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Wolgast . . .	1874	62	12 328	514	60	11 964	490	2	364	24
	1884	34	6 024	266	31	5 570	238	3	454	28
	1894	18	1 756	75	17	1 701	71	1	55	4
	1902	17	518	42	16	478	37	1	40	5
Swinemünde.	1874	37	7 006	282	35	6 910	268	2	96	14
	1884	32	4 461	200	27	4 236	170	5	225	30
	1894	15	1 885	99	11	1 505	64	4	380	35
	1902	12	5 488	130	4	188	11	8	5 300	119
Stettin	1874	235	56 335	2537	199	45 081	1840	36	11 254	694
	1884	148	43 244	1555	90	23 108	762	58	20 136	793
	1894	147	41 885	1432	58	7 976	287	89	33 909	1145
	1902	129	39 896	1396	35	1 210	90	94	38 686	1306
Kammin . . .	1874	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1884	2	56	5	2	56	5	—	—	—
	1894	1	32	2	1	32	2	—	—	—
	1902	4	340	27	1	41	3	3	299	24
Kolberg . . .	1874	35	4 899	230	35	4 899	230	—	—	—
	1884	25	4 286	195	22	3 701	163	3	585	32
	1894	5	853	40	4	698	30	1	155	10
	1902	1	110	9	—	—	—	1	110	9
Rügenwalde .	1874	39	9 208	333	39	9 208	333	—	—	—
	1884	39	10 265	370	35	9 087	320	4	1 178	50
	1894	6	1 580	56	6	1 580	56	—	—	—
	1902	1	89	9	—	—	—	1	89	9
Stolpmünde .	1874	26	2 409	134	26	2 409	134	—	—	—
	1884	8	927	46	7	716	36	1	211	10
	1894	8	2 157	78	3	392	17	5	1 765	61
	1902	6	1 810	72	—	—	—	6	1 810	72

In Stettin gab es Anfang 1902 20 Reedereien[1]; über die Zahl und Größe der Schiffe der einzelnen Reedereien unterrichtet die nachfolgende Tabelle[2]:

[1] Unter diesen 20 befinden sich einige — Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefefabrikation vorm. G. Sinner, Pommerscher Industrieverein auf Aktien, Gebrüder Jacob —, die als Reedereien im eigentlichen Sinne nicht anzusehen sind, da sie ihre Schiffe nur zu ihrem eigenen Gebrauche, zum Transport ihrer Rohstoffe und Fabrikate resp. ihrer Handelsware verwenden. Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Berlin 1892, S. 788.

Die übrigen sind entweder mit ihrer Firma in das Handelsregister eingetragen oder machen aus der Güter- und Personenbeförderung ein Gewerbe, sind also Reeder-Kaufleute. Cosack, Lehrbuch des deutschen Handelsrechts. 5. Aufl. Stuttgart 1900, S. 163.

[2] Nach „Die Handelsmarine der Provinzen Pommern ꝛc.", S. 42 ff.

Laufende Nr.	Reederei	Brutto-Register-Tons	Netto-Register-Tons
1.	2.	3.	4.
	I. Neue Dampferkompagnie.		
1	Dampfer Archimedes	313	174
2	„ Arcona	496	297
3	„ Berlin	985	592
4	„ Breslau	1 187	724
5	„ Köln	1 143	694
6	„ Direktor Reppenhagen	1 683	1 036
7	„ Elsa	816	505
8	„ Gertrud	816	504
9	„ Königsberg	959	593
10	„ Leipzig	1 139	694
11	„ Libau	803	474
12	„ London	1 227	746
13	„ Moskau	653	402
14	„ Oberbürgermeister Haken	1 216	748
15	„ Orpheus	307	162
16	„ Preuße	290	157
17	„ Reval	695	425
18	„ Rhein	1 023	625
19	„ St. Petersburg	3 157	2 020
20	„ Stockholm	800	478
21	„ Wolga	1 099	692
	21 Dampfer	20 807	12 742
	II. W. Kunstmann.		
1	Dampfer Bavaria	1 785	1 133
2	„ Germania [1]	2 067	1 320
3	„ Hammonia [1]	1 866	1 179
4	„ Hispania [1]	2 211	1 378
5	„ Holsatia [1]	1 817	1 156
6	„ Industria	2 217	1 410
7	„ Lund [2]	153	68
8	„ Nordstern	149	73
	8 Dampfer	12 265	7 717
	III. Rud. Christ. Gribel.		
1	Dampfer Alexandra	496	288
2	„ Amalia	195	106
3	„ Arnold	1 213	735
4	„ Christian	932	573
5	„ Eduard	842	507
6	„ Kreßmann	433	248
7	„ Kurt	413	244
8	„ Lina	585	348
9	„ Olga	699	427
	Transport	5 808	3 476

[1] In Swinemünde beheimatet.

[2] Außer Betrieb gestellt; dient jetzt als Lagerschiff.

Laufende Nr.	Reederei.	Brutto-Register-Tons	Netto-Register-Tons
1.	2.	3.	4.
	Transport	5 808	3 476
10	Dampfer Renata	726	435
11	„ Rudolf	266	157
12	„ Sedina	1 089	607
13	„ Siegfried	563	329
14	„ Stolp	267	147
15	„ Theodor	919	573
16	„ Ursula	913	561
17	„ Viadra	917	578
18	„ Wipper	514	294
	18 Dampfer	11 982	7 157
	IV. Albert Stenzel & Nolte.		
1	Dampfer Askania	428	242
2	„ Clara	295	163
3	„ Mathilde[1]	1 113	689
4	„ Pomerania[1]	392	226
5	„ Prussia	958	593
6	„ Rhenania	1 420	910
7	„ Saxonia	9[illegible]8	605
8	„ Stadt Stolp[1]	283	147
9	„ Thuringia	1 410	882
10	„ Westphalia[1]	573	398
	10 Dampfer	7 850	4 855
	V. Robert Köppen.		
1	Dampfer Adele Köppen	877	534
2	„ Albert Köppen	1 558	997
3	„ Robert Köppen	1 486	908
	3 Dampfer	3 921	2 439
	VI. F. Ivers.		
1	Dampfer Britannia	915	558
2	„ Hispania	855	504
3	„ Italia	872	502
4	„ Susanne	370	220
5	„ Svionia	892	531
	5 Dampfer	3 904	2 315
	VII. Emil R. Retzlaff.		
1	Dampfer Dora Retzlaff	953	582
2	„ Emil R. Retzlaff	1 362	848
3	„ Uhlenhorst	690	440
	3 Dampfer	3 005	1 870

[1] In Stolpmünde beheimatet.

Laufende Nr.	Reederei.	Brutto-Register-Tons	Netto-Register-Tons
1.	2.	3.	4.
	VIII. Stett. Dampfschiffsges. J. F. Braeunlich, G. m. b. H.		
1	Dampfer Freya	858	337
2	" Germania	1 591	742
3	" Imperator	1 079	450
	3 Dampfer	3 528	1 529
	IX. E. Haubuß.		
1	Dampfer Curonia	521	307
2	" Kurland	512	287
3	" Pauline Haubuß	412	239
4	" Stadt Memel	264	152
	4 Dampfer	1 709	985
	X. Ostsee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.		
1	Dampfer Hellmuth	774	478
2	" Ostsee	815	496
	2 Dampfer	1 589	974
	XI. A. Bredt, Gotha.		
1	Dampfer Deutscher Kaiser	1 317	830
	XII. Richard Lanfert.		
1	Dampfer Doris	535	324
2	" Franz Lanfert	513	299
3	" Tilsit	304	177
	3 Dampfer	1 352	800
	XIII. Rimß & Henning.		
1	Dampfer Hilda	994	607
	XIV. W. Sprenger.		
1	Dampfer Luise	679	406
	XV. Gesellsch. für Brauerei, Spiritus- u. Preßhefen-Fabrikation vorm. G. Sinner.		
1	Dampfer Karlsruhe	637	371
	XVI. W. Lübke & Co.		
1	Dampfer Stadt Stralsund	217	120
2	" Stralsund I	166	92
3	" Wilhelm Lübke	299	125
	3 Dampfer	682	337

Laufende Nr.	Reederei	Brutto-Register-Tons	Netto-Register-Tons
1.	2.	3.	4.
	XVII. Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien.		
1	Dampfer Senior[1]	303	187
	XVIII. Th. Weber & Sohn.		
1	Dampfer Merkurius	228	119
	XIX. Gebrüder Jacob.		
1	Dampfer Heinrich	73	44
	XX. Ferd. Blanck.		
1	Dampfer Bornholm früher Sequens	121	43

Zusammenstellung.

Lfde. Nr.	Reederei	Zahl der Dampfer	Brutto-Register-Tons	Netto-Register-Tons
1.	2.	3.	4.	5.
I	Neue Dampferkompagnie	21	20 807	12 742
II	W. Kunstmann	8	12 265	7 717
III	Rud. Christ. Gribel	18	11 982	7 157
IV	Albert Stenzel & Rolke	10	7 850	4 855
V	Robert Köppen	3	3 921	2 439
VI	F. Ivers	5	3 904	2 315
VII	Emil R. Retzlaff	3	3 005	1 870
VIII	Stett. Dampfschiffsges. J. F. Braeunlich, G. m. b. H.	3	3 528	1 529
IX	C. Haubuß	4	1 709	985
X	Ostsee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	2	1 589	974
XI	A. Bredt, Gotha	1	1 317	830
XII	Richard Lanfert	3	1 352	800
XIII	Nimtz & Henning	1	994	607
XIV	W. Sprenger	1	679	406
XV	Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- u. Preßhefen-Fabrikation vorm. G. Sinner	1	637	371
XVI	W. Lübke & Co.	3	682	337
XVII	Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien.	1	303	187
XVIII	Th. Weber & Sohn	1	228	119
XIX	Gebrüder Jacob	1	73	44
XX	Ferd. Blanck	1	121	43
	Summa	91	76 946	46 327[2]

[1] Das Schiff macht größtenteils Binnenfahrten; in 1902 ist keine Mannschaft angemustert.

[2] Diese Angabe über die Tonnage weicht von der auf S. 299 gemachten nicht un-

Die Größe der in den Ostseehäfen beheimateten Schiffe kann sich natürlich nicht entfernt mit derjenigen der Hamburger und Bremer Ozeanriesen messen, von denen nicht wenige auf der Werft des „Vulkan" an den Ufern der Oder entstanden sind. Das größte Stettiner Schiff ist der der Neuen Dampferkompagnie gehörige, im Jahre 1900 auf der Neptunwerft in Rostock erbaute Dampfer „St. Petersburg" mit 3157 RT. br. und 2020 RT. n. Die Durchschnittsgröße der Stettiner Schiffe hat, da sich auch hier, wenn schon in erheblicher Beschränkung im Vergleich zu Hamburg und Bremen, das Bedürfnis nach Vergrößerung geltend machte, selbstverständlich im Laufe der Zeit auch zugenommen: im Jahre 1873 betrug sie 246, 1883 352, 1893 368, 1902 412 NRT. Die Durchschnittsgröße der Stettiner Schiffe bleibt hinter der der Ostseeflotte etwas zurück. Diese beziffert sich im Jahre 1902 auf 445, die der Flensburger aber auf 775 und die der Nordseeflotte sogar auf 1290 NRT.

Von den Reedereien werden betrieben in Form von:

Aktiengesellschaften.

Die Neue Dampferkompagnie. Aktienkapital: 2 500 000 Mk.

Die Ostsee-Dampfschiffahrtsgesellschaft. Aktienkapital: 450 000 Mk.

„Kurland" Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft. Aktienkapital: 409 500 Mk.

Kommanditgesellschaften auf Aktien.

Die Stettin-Stolper Dampfschiffahrtsgeschellschaft. Aktienkapital: 1 500 000 Mk.

„Renata", Dampfschiffahrtsgesellschaft in Stettin Th. Gribel. Aktienkapital: 1 000 000 Mk.

Die Aktien dieser Gesellschaften werden an der Stettiner Börse, die der Neuen Dampferkompagnie auch an der Berliner Börse gehandelt.

Über die Rentabilität dieser Gesellschaften gibt die nachfolgende Tabelle Auskunft:

---

beträchtlich ab und zwar aus dem Grunde, weil in vorstehender Zusammenstellung die in Swinemünde resp. Stolpmünde beheimateten Schiffe von W. Kunstmann resp. Albert Stenzel & Rolke für Stettin mitgezählt sind; die Handelsniederlassungen genannter Reedereigesellschaften befinden sich hier.

Nicht mit aufgeführt sind dagegen die der Kaufmannschaft (in Gemeinschaft mit der Stadt) gehörigen Eisbrecher — Berlin mit 189, Stettin und Swinemünde mit je 71, zusammen 331 N.R.T. —, deren Aufgabe es ist, das Fahrwasser nach See zu bei Eis offen zu halten.

Aufgenommen sind auch nicht die Seeleichter, die neuerdings in die hiesige Reederei Eingang gefunden haben; beide besitzt die Reederei W. Kunstmann: Nordcap mit 299 und Nordpol mit 300, zusammen 599 N.R.T.

Dividende in Prozenten.

Jahr	Neue Dampfer-kompagnie	Renata D. Ges.	Ostsee-D. Ges.	Kurl. D. Akt. Ges.	St.-Stolp. D. Ges.
1892	0	3	3	0	0
1893	0	3½	½	0	2
1894	0	3	5	0	5
1895	0	2	4	2	4
1896	2	3	8	4½	6
1897	5	5	5	4½	6
1898	7	8	8	5	8
1899	5	9	8	3½	5
1900	8	11	10	9	8
1901	0	2	2	0	0
Im 10jährig. Durchschnitt	2,7	4,95	5,35	2,8	4,4

Außer den oben betrachteten sind noch 6 Reedereigesellschaften (Aktiengesellschaften oder Kommanditgesellschaften auf Aktien) in Stettin domiziliert; ihre Betriebsergebnisse stellt die folgende Tabelle dar:

Dividende in Prozenten.

Jahr	„Lina" Dampfschiffs-Gesellschaft Th. Gribel, K. G. a. A.	„Arnold", Dampfschiffs-Gesellschaft F. Gribel, K. G. a. A.	Stettin-Rigaer Dampfschiffs-Gesellschaft, K. G. a. A.	Pommersche Dampfschiffs-Gesellschaft F. Ivers, K. G. a. A.	Dampfschiffs-Aktien-Gesellschaft Poseidon	Dampfer Pauline Haubuß, Aktiengesellschaft
1892	4	0	10	1		
1893	5½	4	5	2	4[1]	
1894	6	1½	12	1	3	0[2]
1895	5	1	13½	3	5	1½
1896	6	2	15	2	5	3
1897	6	3	15	3	7	4½
1898	8	4½	20	5	10	6
1899	5	7½	10	4	5	6
1900	6	12	10	8	9	6
1901	4	2	6	1	0	3
Im Durchschnitt der 10 Jahre	5,55	3,75	11,65	3	Im 9jährigen Durchschnitt: 5⅓	Im 8jährigen Durchschnitt: 3,75

Die Aktien dieser Gesellschaften sind nicht im Börsenhandel.

Eine Reederei, die Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Bräunlich, hat die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung

[1] Der Betrieb begann erst im April 1893.

[2] Die Gesellschaft besteht erst seit 1894.

angenommen. Das ursprüngliche Stammkapital betrug bei 2 Dampfern 500 000 Mk., dazu kommen noch 500 000 Mk. Obligationen; das jetzige Stammkapital beläuft sich bei 4 Dampfern auf 800 000 Mk. und außerdem sind 757 000 Mk. Obligationen vorhanden. Die Gesellschaft unterhält die Postlinie Saßnitz-Trelleborg, sie empfängt von der Reichspostverwaltung eine jährliche Subvention von 300 000 Mk. und hat die Verpflichtung, täglich zwei Doppeltouren mit Postbeförderung auszuführen. Gewinn hat die seit 1896 bestehende Gesellschaft bisher nur einige Male erzielt.

Über die Rentabilität der Einzel- und Gesellschaftsreedereien habe ich nichts in Erfahrung bringen können.

Besondere Abschreibungsmethoden haben sich bei den Stettiner Reedereien nicht herausgebildet; es wird verfahren, wie es wohl in jedem kaufmännischen Unternehmen zu geschehen pflegt, daß in guten Jahren reichlicher abgeschrieben wird und daß da vielleicht auch noch Spezialreserven angelegt werden.

Stark verbreitet ist in Stettin die Partenreederei.

Die W. Kunstmannsche Reederei ist Partenreederei für die Dampfer Bavaria, Germania, Hammonia, Hispania, Holsatia und Industria; sie zahlte im Gegensatz zu den Aktiengesellschaften wesentlich höhere Dividenden. An sich ist das dieser Reedereiform ja eigentümlich, in diesem Falle ist aber die außerordentliche Höhe durch besondere Umstände — u. a. günstige Vercharterung auf Zeit — bedingt; nach einer Notiz in Nr. 148 der Ostseezeitung vom 29. März 1902 hat die Reederei W. Kunstmann nach reichlichen Rückstellungen folgende Dividenden für das Jahr 1901 verteilt: Holsatia 35 %, Germania 23 %, Borussia 21 %, Bavaria 20 %, Industria 20 %, Hammonia 18 % und Hispania 10 %.

Partenreederei findet sich ferner:

bei der Reederei von Rud. Christ. Gribel für die Dampfer Kreßmann, Alexandra, Amalia, Rudolf und Wipper;

bei der Reederei Robert Köppen für sämtliche Dampfer: Adele Köppen, Albert Köppen und Robert Köppen;

bei der Reederei Albert Stenzel & Rolke für den Dampfer Clara;

bei der Reederei F. Ivers für den Dampfer Susanne;

bei der Reederei Emil R. Retzlaff für die Dampfer Dora Retzlaff und Uhlenhorst;

bei der Reederei E. Haubuß für den Dampfer Stadt Memel;

bei der Reederei Richard Lansert für den Dampfer Tilsit;

bei der Reederei Nimtz & Henning für den Dampfer Hilda;

bei der Reederei W. Lüdke & Co. für sämtliche Dampfer: Stadt Stralsund, Stralsund I und Wilhelm Lüdke.

Ich sehe davon ab, weitere Mitteilungen über die Erträgnisse der Partenreedereien zu machen; ich könnte doch nur Unvollständiges bieten, da Auskünfte darüber zum Teil nicht zu erlangen waren.

Was die Arten der Fahrt Stettiner Schiffe anbetrifft, so kommen vor: lange und atlantische Fahrt, große und kleine Küstenfahrt mit Frachtdampfern, große und kleine Küstenfahrt auch mit Passagierdampfern.

Die Neue Dampferkompagnie betreibt zur Zeit folgende regelmäßige Linien:

Stettin—London,
Stettin-Stockholm,
Stettin—Königsberg i. Pr.,
Stettin—Danzig,
Stettin—St. Petersburg,
Stettin—Reval,
Königsberg i. Pr.—Lübeck,
Königsberg i. Pr.—Rotterdam;

sie unterhält ferner unregelmäßige Fahrten zwischen der Ostsee und England, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Italien und dem Schwarzen Meere.

Die Reederei von W. Kunstmann hat regelmäßige Verbindungen zwischen Stettin und Newcastle o. T., Luleå, Rotterdam und Bilbao und zwischen Neufahrwasser und Luleå eingerichtet; unregelmäßige Fahrten betreibt sie zwischen Stettin und Benisaf (Afrika).

Die Reederei von Rud. Christ. Gribel hat regelmäßigen Verkehr mit Riga, Stockholm (Norrköping), Danzig, Rügenwalde, Stolpmünde, Helsingfors, Kopenhagen, Rotterdam und Antwerpen.

Die Reederei von Albert Stenzel & Rolke befährt mit einem Teil ihrer kleineren Dampfer regelmäßig die Linien Stettin—Stolpmünde und Stettin—Memel, mit dem anderen unternimmt sie unregelmäßige Fahrten in der Ost- und Nordsee, mit ihren größeren Schiffen auch nach dem Mittelmeere.

Die Dampfer der Reederei von Robert Köppen fahren wild zwischen Ostsee und Nordsee und Mittelmeer (Spanien und Algerien).

Die Reederei von F. Ivers macht mit einem Dampfer Tourfahrten zwischen Stettin und Königsberg i. Pr., während sie die übrigen Dampfer unregelmäßig in Ost- und Nordsee, hauptsächlich zwischen Riga und Rotterdam oder London oder Dünkirchen, beschäftigt.

Die Schiffe der Reederei von Emil R. Retzlaff verkehren unregelmäßig zwischen der Ostsee und England, Spanien und Portugal.

20*

Die Reederei Stettiner Dampfschiffsgef. J. F. Bräunlich, G. m. b. H., unterhält im Sommer regelmäßige Fahrten zwischen Stettin—Rügen und das ganze Jahr hindurch zwischen Saßnitz—Trelleborg.

Die Reederei von E. Haubuß läßt ihre Dampfer teils regelmäßig von Stettin nach Libau und Memel, teils wild in der Ostsee fahren.

Ein Dampfer der Ostsee-Dampfschiffahrtsgesellschaft fährt regelmäßig zwischen Stettin und Riga, der andere unregelmäßig nach Häfen der Ost- und Nordsee.

Der Dampfer des Reeders A. Bredt macht keine regelmäßigen Fahrten; für gewöhnlich fährt er zwischen St. Petersburg und Holland oder England.

Von der Reederei Richard Lansert verkehrt ein Dampfer regelmäßig zwischen Stettin und Memel, die anderen sind unregelmäßig zwischen Häfen der Ost- und Nordsee in Fahrt.

Der Dampfer des Reeders W. Sprenger und derjenige der Reederei Rintz & Henning haben Beschäftigung in unregelmäßiger Fahrt in Ost- und Nordsee.

Der Dampfer der Firma Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefenfabrikation vormals G. Sinner fährt von Neufahrwasser, Stolpmünde, Stettin nach Hamburg, Rotterdam und umgekehrt.

Zwei Dampfer der Reederei von W. Lüdke & Co. fahren regelmäßig zwischen Stettin, Stralsund, Rostock, (Wismar,) Lübeck, und einer verkehrt unregelmäßig hauptsächlich zwischen Königsberg, Rügenwalde, Stettin, Rostock, Wismar, Lübeck und anderen Häfen der Ostsee.

Der Dampfer des Pommerschen Industrievereins auf Aktien wird in regelmäßiger Fahrt zwischen Martinshafen (Rügen) und den Fabriken der Gesellschaft Lebbin und Wolgast verwendet.

Der Dampfer der Firma Gebr. Jacob dient ausschließlich zum Transport lebender Fische und ist größtenteils auf der Fahrt zwischen den dänischen Inseln und der Themse, zeitweise auch zwischen den russischen Ostseehäfen und Stettin resp. Stralsund.

Der Dampfer des Reeders Ferd. Blanck macht während des Sommers regelmäßige Fahrten nach Rügen und Bornholm, in der übrigen Zeit unregelmäßige an der Küste nach Bedarf.

* * *

Die Zahl der vor dem Seemannsamte zu Stettin im Jahre 1901 angemusterten Seeleute und der ihnen gezahlten Heuern geht aus folgender Nachweisung hervor:

Lfde. Nr.	Stellung der angemusterten Seeleute	Zu einer Monatsheuer von Mark	wurden angemustert (Zahl der Personen)	Gesamt-Fahrzeit der angemusterten Personen (Zahl der Monate)	Gesamtbetrag der auf diese Zeit fallenden Heuern Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Schiffer.					
1	Schiffer auf Passagierdampfern in langer und atlantischer Fahrt . .	450	2	24	10 800	1/2—2% Kaplaken sowie Wohnung und Verpflegung an Bord. (Unter Kaplaken versteht man urspünglich eine Vergütung an den Kapitän zur Beschaffung von Winterkleidern (Kappe). Heute bedeutet das Wort eine in Prozenten der Fracht ausgedrückte Tantieme, welche der Kapitän vom Reeder empfängt).
2	Schiffer auf Passagierdampfern in großer Küstenfahrt	350	2	24	8 400	
3	Schiffer auf Passagierdampfern in kleiner Küstenfahrt	300	3	18	5 400	
5	Schiffer auf Frachtdampfern in langer und atlantischer Fahrt . .	350	24	288	100 800	
6	Schiffer auf Frachtdampfern in großer Küstenfahrt	200	38	456	91 200	
7	Schiffer auf Frachtdampfern in kleiner Küstenfahrt	180	38	456	82 080	
9	Schiffer auf Segelschiffen mit Vollschiff- oder Bark-Takelung in langer und atlantischer Fahrt	150	2	24	3 600	1/2—2% Kaplaken sowie Wohnung und Verpflegung an Bord u. 2 1/2% Kajütsfracht.
12	Schiffer auf Segelschiffen in kleiner Küstenfahrt.	400[1]	37	333	133 200	Sämtl. Schiffer sind Eigentümer der Fahrzeuge.
			146		435 480	
	Steuerleute.					
14	erste Offiziere auf Passagierdampfern in langer und atlantischer Fahrt	200	5	60	12 000	Freie Wohnung und Verpflegung an Bord.
15	zweite Offiziere auf Passagierdampfern in langer und atlantischer Fahrt	150	3	36	5 400	
16	dritte Offiziere auf Passagierdampfern in langer und atlantischer Fahrt	110	5	60	6 600	
	Transport:		13		24 000	

[1] Schätzungsweise.

Lfde. Nr.	Stellung der angemusterten Seeleute	Zu einer Monatsheuer von Mark	wurden angemustert (Zahl der Personen)	Gesamt-Fahrzeit der angemusterten Personen (Zahl der Monate)	Gesamtbetrag der auf diese Zeit fallenden Heuern Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Transport:		13			
18	erste Offiziere auf Passagierdampfern in großer Küstenfahrt	125	4	48	6 000	Freie Wohnung und Verpflegung an Bord.
19	zweite Offiziere auf Passagierdampfern in großer Küstenfahrt	95	1	12	1 140	
20	erste Offiziere auf Passagierdampfern in kleiner Küstenfahrt	110	2	24	2 640	
23	erste Offiziere auf Frachtdampfern von 4000 cbm Brutto-Raumgehalt u. darüber	125	44	528	66 000	
24	zweite Offiziere auf Frachtdampfern von 4000 cbm Brutto-Raumgehalt u. darüber	100	28	336	33 600	
26	erste Offiziere (auch Einzelsteuerleute) auf Frachtdampfern von weniger als 4000 cbm Brutto-Raumgehalt	120	133	1596	191 520	
27	zweite Offiziere auf Frachtdampfern von weniger als 4000 cbm Brutto-Raumgehalt. .	95	15	165	15 675	
31	erste Steuerleute (und Einzelsteuerleute) auf Segelschiffen von weniger als 3000 cbm Brutto-Raumgehalt außerhalb der kleinen Küstenfahrt	120	2	20	2 400	
			242		342 975	

Maschinisten

auf Dampfern in langer und atlantischer Fahrt;

34	erste (Ober-) Maschinisten auf Passagierdampfern	360	5	60	21 600	Freie Wohnung und Verpflegung an Bord.
35	zweite Maschinisten auf Passagierdampfern . .	200	5	60	12 000	
	Transport:		10		33 600	

Lfde. Nr.	Stellung der angemusterten Seeleute	Zu einer Monatsheuer von Mark	wurden angemustert (Zahl der Personen)	Gesamt-Fahrzeit der angemusterten Personen (Zahl der Monate)	Gesamtbetrag der auf diese Zeit fallenden Heuern Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Transport:		10		33 600	
36	dritte Maschinisten auf Passagierdampfern, welche mit mindestens vier Maschinisten fahren	150	5	60	9 000	Freie Wohnung und Verpflegung an Bord
38	vierte Maschinisten auf Passagierdampfern . .	110	1	12	1 320	
39	erste Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	220	39	468	102 960	
40	zweite Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	125	48	528	66 000	
41	dritte Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	100	8	88	8 800	
	auf Dampfern in großer Küstenfahrt;					
43	erste Maschinisten auf Passagierdampfern . .	200	4	48	9 600	
44	zweite Maschinisten auf Passagierdampfern . .	115	4	48	5 520	
46	erste Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	180	42	504	90 720	
47	zweite Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	110	47	517	56 870	
48	dritte Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	85	2	22	1 870	
	auf Dampfern in kleiner Küstenfahrt;					
49	erste Maschinisten auf Passagierdampfern . .	160	2	24	3 840	
50	zweite Maschinisten auf Passagierdampfern . .	100	3	36	3 600	
51	erste Maschinisten (und Einzelmaschinisten) auf Frachtdampfern . . .	150	31	341	51 150	
52	zweite Maschinisten auf Frachtdampfern . . .	100	47	517	51 700	
	auf Dampfern in der Wattfahrt.					
54	Maschinisten auf Frachtdampfern	150	26	286	42 900	
			319		539 450	

Lfde. Nr.	Stellung der angemusterten Seeleute	Zu einer Monatsheuer von Mark	wurden angemustert (Zahl der Personen)	Gesamt-Fahrzeit der angemusterten Personen (Zahl der Monate)	Gesamtbetrag der auf diese Zeit fallenden Heuern Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Niederes Deckpersonal.					
55	erste (und Einzel-)Bootsleute	75	125	750	56 250	Freie Wohnung und Verpflegung an Bord und 5 bis 20 Mark monatlich an Überstundengeld.
57	erste (und Einzel-)Zimmerleute	75	75	472	35 400	
59	Bestmänner.	66	10	90	5 940	
60	Steurer (Quartiermeister)	63	1	10	630	
61	Segelmacher	60	1	10	600	
63	Vollmatrosen	60	1050	4200	252 000	
64	Leichtmatrosen	41	212	784	32 144	
65	Jungmänner	31	98	372	11 532	
66	Halbmänner	25	38	114	2 850	
67	Kochjungen, befahren. .	20	87	348	6 960	5 bis 10 Mark Überstundengeld.
	Jungen, unbefahren . .	16	61	366	5 856	
			1758		410 162	
	Niederes Maschinenpersonal.					
73	Elektriker.	120	1	11	1 320	
74	Maschinisten-Assistenten.	67	91	391	26 197	10 bis 20 Mark monatlich an Überstundengeld.
75	Oberheizer	80	1	10	800	
76	Lagermeister	75	1	11	825	
78	Heizer	62	913	3287	203 794	5 bis 20 Mark monatlich an Überstundengeld.
79	Kohlenzieher, Trimmer.	51	119	500	25 500	
			1126		258 436	
	Küchenpersonal.					
83	Köche mittlerer Ordnung auf Passagierdampfern	120	3	33	3 960	
85	Köche niederer Ordnung auf Passagierdampfern	90	7	70	6 300	
86	Kochsmaate auf Passagierdampfern	35	18	90	3 150	
	Transport:		28		13 410	

Lfde. Nr.	Stellung der angemusterten Seeleute	Zu einer Monatsheuer von Mark	wurden angemustert (Zahl der Personen)	Gesamt-Fahrzeit der angemusterten Personen (Zahl der Monate)	Gesamtbetrag der auf diese Zeit fallenden Heuern Mark	Bemerkungen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Transport:		28		13 410	
87	erste (und Einzel-) Köche auf Frachtdampfern außerhalb der kleinen Küstenfahrt	82	101	606	49 692	
90	Köche auf Frachtdampfern innerhalb der kleinen Küsten- u. Wattfahrt .	73	93	577	42 121	
91	Köche auf Segelschiffen außerhalb der kleinen Küstenfahrt	75	1	10	750	
92	Köche auf Segelschiffen innerhalb der kleinen Küstenfahrt	70	1	9	630	
			224		106 603	
	Aufwartepersonal.					
93	Oberstewards auf Passagierdampfern.	80	7	42	3 360	Bis 30 Mark Trinkgelder.
97	Stewards (Unterstew.) auf Passagierdampfern	40	31	310	12 400	
99	Zwischendeckstewards auf Passagierdampfern . .	60	7	42	2 520	
102	Aufwäscher auf Passagierdampfern	30	11	110	3 300	
103	Stewardessen auf Passagierdampfern	35	19	95	3 325	Bis 30 Mark Trinkgelder.
105	erste Stewards (Einzelstewards) auf Frachtdampfern	44	88	616	27 104	
			163		52 009	
	Sonstiges Personal.					
108	Ärzte	120	1	12	1 440	Verpflegung I. Kl.
110	Barbiere	30	1	10	300	
111	Zahlmeister (Verwalter)	80	3	30	2 400	
113	Restaurateure	700[1]	7	42	29 400	[1] Schätzungsweise.
116	Bäcker	35	4	40	1 400	
			16		34 940	
	Sa.		3 994		2 190 055	

Von den 3994 in 1901 angemusterten Seeleuten — im Jahre zuvor waren es nur 1838 — entfallen also auf die einzelnen Gruppen:

Schiffer	146
Steuerleute	242
Maschinisten	319
Niederes Deckpersonal	1758
Niederes Maschinenpersonal	1126
Küchenpersonal	224
Aufwartepersonal	163
Sonstiges Personal	16

Ein Bild von der Stärke sowie von den einzelnen Kategorien der Besatzung der Stettiner Schiffe gewinnt man aus dieser Übersicht nicht; das erhält man erst aus der Tabelle unter M, nach der sich die Gesamtbesatzung der hiesigen Flotte auf 1338 Mann einschließlich der Kapitäne beziffert. Die Zahl der vor dem Seemannsamte Stettin angemusterten Seeleute ist demnach im Jahre 1901 dreimal so groß gewesen wie der Bedarf, den die hiesigen Schiffe daran haben. Das erkärt sich daraus, daß die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd hier auch die Mannschaft für ihre auf der Vulkanwerft erbauten oder umgebauten oder reparierten Schiffe haben anmustern lassen. Aus dem Grunde finden sich auch unter den angemusterten Seeleuten Kategorien, die auf Stettiner Schiffen gar nicht vorkommen, weil letztere solche Fahrten nicht unternehmen oder derartige Stellungen überhaupt nicht haben wie Kapitäne, Offiziere und Maschinisten in langer und atlantischer Fahrt auf Passagierdampfern oder Elektriker, Oberstewards, Zwischendeckstewards, Ärzte, Barbiere, Zahlmeister, Bäcker u. s. w.

Auch die Heuern, die Durchschnittsheuern darstellen, treffen für Stettiner Verhältnisse nicht zu.

Abgemustert wurden vor dem hiesigen Seemannsamt 1901 3944 Personen gegen 4334 im Vorjahre.

Die hohe Zahl der Abmusterungen kommt daher, daß die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd die Mannschaft von denjenigen Schiffen, die der Vulkanwerft in Umbau oder Reparatur gegeben werden, vor dem hiesigen Semannsamt auch haben abmustern lassen.

Die Gesamtzahl der hier an- und abgemusterten Seeleute erhält man aber erst, wenn man auch die vor den auswärtigen Konsulaten als Musterungsbehörden ihrer Staaten vorgenommenen An- und Abmusterungen mit berücksichtigt. Am Stettiner Schiffsverkehr waren 1901 dem Raumgehalt nach von der fremden Flagge am meisten beteiligt die englische mit 15 %, die dänische mit 13 %, die schwe-

dische mit 12 % und die norwegische mit 8 %. Die Zahl der vor dem englischen und dänischen Konsulat sowie dem schwedisch-norwegischen Generalkonsulat im Jahre 1901 hier angemusterten Seeleute nebst den diesen gezahlten Heuern läßt die nachstehende Übersicht erkennen:

Siehe Tabelle auf Seite 316.

Im Jahre 1900 wurden vor dem englischen Konsulat 118 Seeleute angemustert, vor dem dänischen 63 und vor dem schwedisch-norwegischen Generalkonsulat 219.

Die Abmusterungen beliefen sich

vor	1901	1900
	auf	
dem englischen Konsulat . .	151	105
dem dänischen Konsulat . .	65	58
dem schwedisch-norwegischen Generalkonsulat	193	256

Die Zahl der vor den anderen fremdländischen Konsulaten an- und abgemusterten Seeleute kann ihrer Geringfügigkeit wegen unberücksichtigt bleiben.

Es ergibt sich demnach, daß in Stettin im Jahre 1901 (1900) insgesamt 4375 (2238) Seeleute angemustert und 4353 (4753) Seeleute abgemustert worden sind.

In Pommern sind außer in Stettin noch Seemannsämter in Stolpmünde, Rügenwalde, Kolberg, Swinemünde, Ueckermünde, Anklam, Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth und Saßnitz.

Es wurden im Jahre 1901 (1900) Seeleute

in	angemustert	abgemustert
Stolpmünde	54 (30)	43 (32)
Rügenwalde	5 (2)	6 (7)
Kolberg	11 (22)	11 (21)
Swinemünde	632 (495)	627 (489)
Ueckermünde	8 (14)	9 (13)
Anklam	11 (5)	9 (6)
Wolgast	35 (20)	21 (16)
Greifswald	29 (32)	11 (36)
Stralsund	105 (95)	95 (83)
Barth	73 (61)	66 (68)
Saßnitz	120 (116)	142 (131)
	1083 (892)	1040 (902)

Somit sind vor den pommerschen Seemannsämtern im Jahre 1901 (1900) 4477 (2730) Seeleute an- und 4984 (5236) abgemustert worden.

Übersicht über die vor hiesigen Konsulaten angemusterten Seeleute.

Kategorie der Seeleute	Englisches Konsulat			Dänisches Konsulat		Schwedisch-norwegisches Generalkonsulat			
	Zahl der Angemusterten	Betrag der Monatsheuer mit Beköstigung[1] in £ s d	Betrag der Wochenheuer[2] ohne Beköstigung in £ s d	Zahl der Angemusterten	Betrag der Monatsheuer[3] in Kr	Zahl der Angemusterten: Schweden	Zahl der Angemusterten: Norwegen	Betrag der Monatsheuer[4] in Mark: Schweden	Betrag der Monatsheuer[4] in Mark: Norwegen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Schiffer	6	—	2 5 —	—	—	—	—	—	—
Steuerleute I.	4	9 — —	} 1 15 —	4	100	1	4	112	112
„ II.	4	6 — —	—	—	—	2	—	85—95	—
„ III.	4	5 — —	—	—	—	—	—	—	—
Maschinisten I.	4	16 — —	3 10 —	—	—	2	1	135—210	200
„ II.	4	12 — —	2 5 —	—	—	4	1	110—120	90
„ III.	4	8 — —	2 — —	1	125	1	—	100	—
Maschinisten-Assistenten	3	6 — —	—	1	70	—	—	—	—
Niederes Deckpersonal:									
Zimmerleute	4	6 10 —	1 12 —	3	70	—	—	—	—
Bootsleute	4	5 5 —	—	—	—	6	2	75—80	65—70
Matrosen	52	4 10 —	1 10 —	8	60	4	21	50—60	50—58
Leichtmatrosen	—	—	—	8	45	22	10	35—45	35—45
Jungen	—	—	—	7	15—30	26	6	27—38	20—35
Köche und anderes Küchenpersonal	6	5 5 —	} 1 03 —	{ 15	12—30	2	2	65—75	65—80
Stewards und anderes Bedienungspersonal	9	6 5 —		4	10—25	2	3	65—70	90—100
Heizer	} 46	4 10 —	1 10 —	16	60	{ 6	20	50—60	50—65
Trimmer						2	10	38	35—50
zus.	154	—	—	67	—	80	80	—	—

[1] Der Geldwert der Naturalien ist 1 s 4 d bis 1 s 6 d pro Tag.
[2] Die Heuer wird stets, wenn ohne Beköstigung, pro Woche berechnet.
[3] Einschließlich Beköstigung.
[4] Außerdem genießen sämtliche Seeleute freie Beköstigung.

Lohnverhältnisse.

B[1]. Die Gage- resp. Lohnverhältnisse der Kapitäne, Offiziere, Bootsleute, Zimmerleute und Köche unterliegen hier in jedem einzelnen Falle freier Vereinbarung.

Kapitäne erhalten von 200 bis zu 350 Mk. Monatsgage; sie haben ebenso wie die Steuerleute und I. Maschinisten Jahreskontrakt; nur fällt für alle diese Chargen während des Aufliegens der Schiffe die Beköstigung resp. die Vergütung für dieselbe weg.

Maschinisten bekommen je nach der Größe und den Reisen der Schiffe als I. bis zu 220 Mk., als II. bis zu 180 Mk., als III. bis zu 120 Mk., Maschinisten-Assistenten 58—65 Mk. für den Monat.

Für erste Steuerleute mit Schifferexamen beträgt die monatliche Heuer 120 Mk., für solche mit Steuermannsexamen 110 Mk., für zweite Steuerleute 80—90 Mk.

Bootsleute und Zimmerleute verheuern sich mit 70—75 Mk., auch mit 80 Mk., Leichtmatrosen mit 35—45 Mk. und Jungen mit 15—25 Mk.

Köche bekommen 75—100 Mk., Stewards 30—58 Mk.

Bezüglich der Heuer und des Überstundenlohnes für Ma-

---

[1] Für Stettiner Schiffe werden die Seeleute meistens unter den nachstehenden besonderen Bedingungen verheuert:

1) Die Heuer beginnt mit Dienstantritt und endet mit der Entlassung von Bord. 2) Die Mannschaft muß auf Verlangen in allen Häfen, Docks und Reeden Wache gehen, ohne dafür eine Vergütigung zu beanspruchen. 3) Die Leute sind verpflichtet, auch außer der gesetzlichen Arbeitszeit, beim Laden und Löschen zu arbeiten und es werden ihnen hierfür 40 Pfg. pro Mann und Stunde vergütet. 4) Ein etwaiger Anteil an Hilfs- und Bergelohn wird von der Reederei bestimmt. 5) Sollte jemand der Mannschaft durch Schmuggel oder Verheimlichung zollpflichtiger Gegenstände dem Schiffe Geldstrafen oder sonstige Unkosten verursachen, so sind dieselben in Zukunft von allen Leuten resp. der Deck- oder Maschinenmannschaft zu gleichen Teilen zu tragen, je nachdem der Schmuggel von Leuten der einen oder der andern Mannschaft begangen. — Kapitän und Steward sind für die Kajüte verantwortlich. — 6) Die Kündigung ist gegenseitig und muß spätestens auf dem Wege von Swinemünde nach Stettin erfolgen.

Der Punkt 5 ist praktisch nicht recht durchführbar; am letzten Ende ist es immer der Führer des Schiffes, der für Zollbefrauden zu haften hat; die Nr. 5 wird daher häufig gestrichen, aber auch, namentlich bei Reisen nach Rußland, ausdrücklich aufrecht erhalten, um gewissermassen vorbeugend zu wirken.

Diese Bedingungen werden indessen, wie oben schon angedeutet, nicht immer getroffen; es kommt z. B. vor, daß u. a. ausgemacht wird:

„Die Mannschaft verzichtet auf Hilfs- oder Bergelohn zu Gunsten der Reederei. Die Kündigung muß von seiten der Mannschaft spätestens im vorletzten Abgangshafen geschehen. Bei Verminderung der Mannschaft während der Reise haben die Zurückgebliebenen keinen Anspruch auf die ersparten Heuerbeträge."

trosen und Heizer ist unterm 12. Juli 1900 mit Gültigkeit vom 1. Juli desselben Jahres ab, zwischen dem Verein Stettiner Reeder und dem Vorstande der Mitgliedschaft Stettin des Seemannsverbandes in Deutschland unter Zustimmung des Zentralvorstandes abgemacht worden, daß die Heuern für diese beiden Kategorien 58 Mk. pro Monat und die Überstunden 40 Pfg. pro Stunde betragen sollen. Der Vorstand der Mitgliedschaft Stettin hat sich unter Zustimmung des Zentralvorstandes daraufhin verbürgt, daß diese vereinbarten Sätze bis zum 1. Juli 1902 in Kraft bleiben, und sich verpflichtet, dafür zu sorgen, daß während dieser Zeit in keinerlei Lohnbewegung eingetreten werde. Der Verein Stettiner Reeder hat dagegen garantiert, daß diese Sätze seinerseits bis zum gedachten Termin nicht heruntergesetzt werden.

Dieser Tarifvertrag ist genau eingehalten worden und hat sich somit gut bewährt; er ist bisher nicht erneuert worden, obwohl dies von der Organisation der Seeleute angestrebt wurde; der Verein Stettiner Reeder hat aber dieser die Erklärung abgegeben, daß er an den bestehenden Verhältnissen trotz der Ungunst der Zeiten nicht rütteln wolle und gegen Anfang Januar 1903 mit den Vertretern der Arbeitnehmer in dieser Angelegenheit aufs neue zu verhandeln beabsichtige, womit diese einstweilen auch zufrieden gestellt sind.

Unterschiede in Bezug auf die Heuersätze der Matrosen und Heizer bestehen in keiner Weise: weder nach Art der Fahrt oder der Schiffe, noch mit Rücksicht darauf, ob der Dienst im ersten, zweiten oder einem späteren Jahre geleistet wird, noch zwischen den einzelnen hiesigen Reedereien.

In den übrigen pommerschen Häfen sind die Heuern zum Teil dieselben, zum Teil weichen sie nur unwesentlich davon ab.

Uniformen werden auf einzelnen Passagierschiffen ohne Anrechnung auf die Heuer, wenigstens bei Matrosen und Heizern, geliefert. Schiffsoffiziere tragen meist einen Teil zu den Kosten der Uniformen bei. Auf den Vergnügungs- und Postdampfern der Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Bräunlich, G. m. b. H., erhalten die Kapitäne die Hälfte der Kosten für Uniformen ersetzt, die Offiziere bekommen Uniformen und die Mannschaften Mützen und Treuer geliefert.

Gegenwärtig herrscht Überangebot an Arbeitskräften; hier überschüssige tüchtige Seeleute finden aber leicht Unterkommen in Hamburg und Bremen, wo sie gern angeheuert werden. Effektiver Mangel macht sich in Stettin nur an Steuerleuten geltend; Schiffe, die sonst stets 2 Steuerleute an Bord haben, fahren jetzt mitunter mit nur einem. Dieser Mangel soll, wie mir von glaubwürdigster Seite versichert wurde, die Folge unzulänglicher Be-

soldung der Steuerleute auf Stettiner Dampfern[1] sein: der Dienst auf Hamburger und Bremer Schiffen sei einträglicher (für I. Steuerleute auf Frachtdampfern in transatlantischer Fahrt 120—220 Mk.) und werde darum auch von dieser Kategorie dort vorgezogen. Die allgemeine Lage der Industrie und des Arbeitsmarktes wirkt zweifellos auf Angebot und Nachfrage auch bei den Seeleuten, was u. a. schon daraus hervorgeht, daß nach dem Berichte des Vorstandes des hiesigen Heuerbureaus vor zwei Jahren, als das Erwerbsleben noch in Blüte stand, Leute oft kaum aufzutreiben gewesen sind.

Die Tüchtigkeit wird keineswegs nur nach der Fahrzeit bemessen, vielmehr kommt dafür auch die Person des Seemanns und seine Leistungen in Betracht; in der Regel wird aber die längere Fahrzeit und die durch sie erlangte reichere Erfahrung mit größerer Tüchtigkeit zusammenfallen.

Unbefahrene Leichtmatrosen u. s. w. werden auf Stettiner Schiffen so gut wie gar nicht angemustert; es geschieht dies höchstens, wenn befahrenes Personal nicht zu haben sein sollte, was sich aber ungemein selten ereignet.

Außer und neben den Heuern werden Vergütungen für Überstunden dem niederen Deck- und Maschinenpersonal gewährt; bewährte Offiziere und Maschinisten erhalten auch häufig Gratifikationen; für Vergnügungs-

[1] Der Verein Pommerscher Seesteuerleute petitionierte bei dem Verein Stettiner Reeder im März 1898 um Gewährung des Gehalts zur Zeit der Wintertage; er erhielt darauf zwar keine bindende Zusage, aber doch die Versicherung, daß seinen Wünschen nach Möglichkeit entsprochen werden würde; gleichzeitig erklärten sich eine Anzahl Reeder bereit, die Minimalheuer für Steuerleute vom 1. April 1898 ab von 100 auf 110 Mark monatlich (wobei Überstunden extra nicht vergütert werden) festzusetzen. — Anfang Januar 1900 beantragte der Verein der Steuerleute beim Verein der Reeder das Monatsgehalt für Steuerleute bis auf 150 Mark zu erhöhen; der Verein der Reeder lehnte das Gesuch ab, zeigte sich indessen geneigt, in Fällen, in denen sich Steuerleute durch Tüchtigkeit und längere Dienstzeit ausgezeichnet haben, entsprechende Zulagen, nach Vereinbarung, zu bewilligen; der Verein der Steuerleute gab sich, wenn auch unter dem Ausdrucke des Bedauerns, daß seinen Wünschen nicht weiter entgegengekommen sei, damit zufrieden. — Anfang Januar 1901 erneuerte er seine Bitte um Erhöhung des Gehalts der Steuerleute, worauf hin denjenigen ersten Steuerleuten, die im Besitze des Schifferpatents für große Fahrt sind, 120 Mark pro Monat zugestanden wurden. Mit dieser Aufbesserung war der Verein der Steuerleute nicht beruhigt; er wechselte mit dem Verein der Reeder noch mehrere Briefe über die Besoldungsfrage, wobei auch der Genuß der Überstundengelder mit erörtert wurde. Herausgekommen ist dabei aber nichts, insbesondere wurde die Forderung, für Steuerleute ein nach dem Dienstalter abgestuftes Gehalt einzuführen, nicht berücksichtigt.

fahrten an Sonntagen werden zuweilen Extravergütungen, je nach der Gehalts- oder Lohnklasse steigend, gezahlt.

Bergelohn wird meist bewilligt; derselbe wird von der Reederei bestimmt.

Anheuerungen mit Selbstbeköstigung finden nicht statt. Die Selbstbeköstignng ist aber von dem Seemannsverband bereits gefordert, von dem Verein Stettiner Reeder jedoch verweigert worden, weil ihre Einführung mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nicht in Einklang zu bringen sei[1] und weil durch sie die Disziplin an Bord gefährdet werde[1].

Der Geldwert der Kost wird für Mannschaften auf 1,25 Mk., auch 1,35 Mk. und für Offiziere und Kapitäne auf 1,65 Mk., auch 1,75 Mk. pro Mann und Tag bemessen.

Landgage wird während der Dauer des Aufenthaltes in Häfen nicht gewährt, ebenso wenig Stundenlohn für gewöhnliche Arbeit in Häfen; für Sonntags- und Nachtarbeit wird wie für Überstunden unterschiedslos 40 Pfg. pro Stunde bezahlt; die Überstundengelder machen bei dem niederen Deck- und Maschinenpersonal 5—20 Mk. monatlich aus.

Die gesamte Mannschaft wird nur abgemustert, wenn die Schiffe außer Dienst gestellt werden. Während dieser Zeit wird das untere Deck- und Maschinenpersonal auch zum Reinigen und Instandsetzen der Schiffe gegen den ortsüblichen Tagelohn von 2,50 Mk. verwendet; ein Teil zieht es aber vor, im Winter nach Hause zu gehen, wo der Seemann häufig eine kleine Wirtschaft besitzt und sich wohl auch mit Fischerei beschäftigt.

Blieben die Schiffe das ganze Jahr in Fahrt, so würde sich das Jahreseinkommen aus den baren Heuereinnahmen und dem Geldwert der Kost bei Matrosen und Heizern auf rund 1 150 Mk. und bei Bootsleuten und Zimmerleuten — mit in der Regel 70 Mk. Monatsheuer — auf rund 1 300 Mk. stellen. Aber wohl auf wenigen Stettiner Schiffen wird die Mannschaft das ganze Jahr hindurch ununterbrochen in Fahrt beschäftigt. Man kann vielmehr sagen, daß im Durchschnitte etwa 10 Monate Fahrzeit herauskommen. Auch bei der Einkommensteuereinschätzung wird dies angenommen. Bei dieser wird nach Erfahrungssätzen, die im Laufe der Zeit gesammelt worden sind, bei Matrosen eine Heuer

---

[1] Das trifft nach Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche, Berlin 1901, S. 76, nicht zu, vielmehr steht nach ihm einer besonderen Abrede, welche anstatt der Naturalverpflegung eine entsprechende Geldentschädigung gewährt, nichts im Wege.

[2] Ein Teil der hiesigen Seeleute fährt auf den nach hier kommenden englischen Tourdampfern, weil auf diesen außer durch höhere Heuern durch das Selbstbeköstigungssystem die Möglichkeit weitester Ersparnisse gewährt wird.

von monatlich 45—55 Mk., bei Heizern von 60—75 Mk., bei Stewards und Schiffsköchen von 60—70 Mk., bei Maschinisten und Steuerleuten je nach dem Grade des von ihnen abgelegten Examens 125—200 Mk. und 100—150 Mk., in einzelnen Fällen sogar noch darüber zu Grunde gelegt. Der Geldwert der Kost wird bei der Mannschaft mit 360 Mk., bei den Offizieren mit 500 Mk. angesetzt. Ueberstundenverdienst wird bei Matrosen zc. mit in Berücksichtigung gezogen. Nach dem oben über die Lohn- und Gehaltsverhältnisse Mitgeteilten ist die Heuer für Heizer und Steuerleute zu hoch, für Matrosen und Köche zu niedrig angesetzt, für Maschinisten dürfte sie im ganzen zutreffen. Der Geldwert der Beköstigung entspricht den tatsächlichen Verhältnissen. Im günstigsten Falle wird das Jahreseinkommen betragen der Maschinisten I. Klasse 3140 Mk., II. Klasse 2660 Mk., III. Klasse 1940 Mk., der I. Steuerleute mit Schifferexamen 1940 Mk., mit Steuermannsexamen 1820 Mk., der II. Steuerleute 1580 Mk., der Bootsleute und Zimmerleute 1405, der Köche 1360 Mk. und der Matrosen und Heizer 1185 Mk. Ich hebe nochmals ausdrücklich hervor: im günstigsten Falle wären dies die Einkommensverhältnisse der Hauptkategorien der Schiffsleute. Die Offiziere sind, wie bereits ausgeführt, auf das ganze Jahr engagiert; sie beziehen aber keine Überstundenvergütung; die obigen Einkommensangaben könnten daher höchstens noch durch Gratifikationen beeinflußt werden. Bei der Mannschaft ist 10 Monate Fahrzeit, 125 Mk.[1] Überstundengeld und 120 Mk.[2] Verdienst durch Reinigen des Schiffs während einer 2 monatigen Winterlage in Rechnung gestellt. Die Naturalbezüge sind in allen Fällen mit 500 Mk. für die Offiziere und 360 Mk. für die Mannschaften bewertet. Für Kapitäne kann das Einkommen schwer angegeben werden. Nach der hier den Kapitänen gezahlten Maximalheuer würde das Einkommen an bar und Beköstigungswert 4700 Mk. für das Jahr betragen, hinzu kommen noch bei den meisten bis zu 2 % Kaplaken von der Bruttofracht und außerdem bisweilen die Erträgnisse aus der Partenreederei. Im übrigen sind zahlreiche Kapitäne recht gut situierte Leute, so daß ihr Einkommen auch noch aus anderen als direkt mit der Schiffahrt zusammenhängenden Quellen fließt.

Die Schiffe liegen hier fast immer am Lande; sollten sie sich auf dem Strome befinden, so wird die Mannschaft mit den Schiffsbooten frei hinüber befördert.

Fischereifahrzeuge und Seeschlepper gibt es hier nicht; auf den Vergnügungsdampfern sind die Heuern meist dieselben wie auf den Frachtdampfern.

---

[1] 10 Monate Überstundengeld mit 12,50 Mk. pro Monat angenommen = 125 Mk.

[2] 2 Monate Winterlage oder 8 Arbeitswochen gegen einen Tagelohn von 2,50 Mk. = 120 Mk.

Arbeitszeit.

C. Die Arbeitszeit auf See ergibt sich aus dem Wachensystem. Von der Decksmannschaft wird meist Wache um Wache (je 4 Stunden) gegangen; indessen kommen auch andere Einteilungen vor. Die Heizer haben in der Regel 8 Wachen. Auf kleineren Küstendampfern sind für die gesamte Mannschaft gewöhnlich nur 2 Wachen üblich.

Die Arbeitszeit am Land ist die Zeit von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends; für Arbeiten außer dieser Zeit werden Überstunden, wie schon gesagt, mit 40 Pfg. pro Stunde ohne jeden Unterschied gezahlt. Der Überstundenlohn wird entweder bei der Abmusterung oder monatlich mit der Heuer entrichtet.

Unter „dringender bezw. Notarbeit" wird zunächst jede Arbeit verstanden, die bei Seegefahr zur Sicherung von Schiff und Ladung erforderlich ist; sodann gehört aber auch dazu: Befestigung der Gegenstände an Deck bei Unwetter, Sicherung der Luken, Festmachen und Einholen der Seegel, Verholen des Schiffs im Hafen, Seeklarmachen des Schiffs u. s. w.

Da auf See bezüglich der Arbeitseinteilung zwischen Sonn- und Werktagen nicht unterschieden wird, so ist dringende Sonntagsarbeit dasselbe wie dringende Arbeit an Wochentagen.

Ein Unterschied zwischen der Einteilung des Tages von 24 Stunden in Wachen für Zwecke der Journalführung und dem wirklichen praktischen Wachdienst findet auf Stettiner Schiffen nicht statt.

Die Ruhepausen (auf See vierstündige Freiwache nach vierstündiger Wache; im Hafen die Nachtruhe von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens und die Sonntagsruhe) werden eingehalten, sofern sie nicht durch dringende resp. Not- und Überstundenarbeit in Anspruch genommen werden.

Für Mahlzeiten sind im allgemeinen angesetzt: 1/2 Stunde Frühstück (8—8 1/2 Uhr), 1 Stunde Mittag (12—1 Uhr), 1/2 Stunde Vesper (4—4 1/2 Uhr), so daß also eine 10stündige Arbeitszeit herauskommt; Abendbrot wird um 7 Uhr gegessen.

Bei schlechtem Wetter, d. h. wenn Gefahr im Verzuge ist, wird natürlich nicht erlaubt, unter Deck zu gehen; ist das aber nicht der Fall, so wird nur die Wache auf Deck zu bleiben haben.

Wachen werden in Häfen während der Nacht nur dann gegangen, wenn es erforderlich ist, und das ist der Fall, wenn Güter an Land liegen; dann wird Wachegehen auch als Überstunden gerechnet, während das sonst nicht

geschieht; die Nachtarbeit befreit meist von der Arbeit am Tage. Offizieren werden auf Stettiner Schiffen Überstunden überhaupt nicht vergütet. Das Wachensystem wird durch Tagelöhnerei nicht durchbrochen.

Kann für einen erkrankten Seemann, der an Bord zurückgelassen werden muß, Ersatz nicht beschafft werden, so wird den verbleibenden Schiffsleuten für die entstandene Mehrarbeit meist Entschädigung (durch Verteilung der ersparten Heuerbeträge) gewährt; ebenso wenn die Mannschaft durch Desertion vermindert ist und die Effekten des entwichenen Seemanns an Bord zurückgeblieben sind (§ 40 S.O.).

Zum Verholen und Vertäuen wird die Mannschaft stets herangezogen, zum Laden und Löschen nur zeitweise und auf gewissen Küstenfahrten; aber auch auf weiteren Touren müssen die Matrosen häufig die Dampfwinde bedienen und beim Ein- und Auszählen der Ladung behilflich sein.

Für Vergnügungsdampfer gibt es eine fest begrenzte Arbeitszeit nicht; vielmehr gilt, daß sich die Dauer der Arbeit nach Bedarf regelt.

Anheuerung.

D. In Stettin gibt es z. Zt. 4 Heuerbaase, von denen bis vor kurzem 2 zugleich Gast- und Schankwirtschaft betrieben; diese letzteren gewähren resp. gewährten den Seeleuten gegen mäßige Bezahlung Kost und Logis. Eine Taxe für die Heuerbaase besteht nicht. Es läßt sich schwer feststellen, welche Heuergebühren von den Heuerbaasen tatsächlich erhoben werden. Die Gebühren sollen betragen für Vermittelung von Schiffsjungen 1—3 Mk., Stewards und Leichtmatrosen 2—3 Mk., Matrosen 3—4 Mk., Bootsleuten, Segelmachern, Oberstewards, Zimmerleuten, Köchen und dritten Steuerleuten 4—5 Mk., zweiten Steuerleuten 7—8 Mk., Heizern und Trimmern 2—4 Mk., Maschinistenassistenten 3—5 Mk., vierten und dritten Maschinisten 5—8 Mk., zweiten und ersten Maschinisten 8—10 Mk. Es wird aber behauptet, daß diese Sätze auch überschritten würden; die Heuerbaase nähmen, was sie bekommen könnten; namentlich verlangten sie bei Besetzung von als gut bekannten Stellen von vornherein eine höhere Gebühr; vielfach werde jedoch auch den Heuerbaasen für Besorgung solcher Stellen von den Seeleuten eine Extraprovision angeboten.

Vorschuß wird von den Heuerbaasen in bar nicht gegeben — wohl aber von manchen Reedereien —, dagegen sehr häufig in Form von Noten und dann in der Regel in der Höhe einer halben Monatsheuer.

Die Vorschußnoten sehen meist wie folgt aus:

Nr. ....

Datum 190

Schiff ....

Kapitän ....

Charge ....

Name ....

Geburtsort ....

Wohnort ....

Alter .... evang. kath.

$^1/_2$ Monatsgage ....

Freiwillige Gebühren ....

Nebenstehender Betrag ist, sobald fällig, spätestens aber 8 Tage nach Abgang des Schiffes zu erheben.

Nr. ....

Zwei Tage nach Abgang des ... -Schiffes ... von Swinemünde zahlt der Heuer-Agent Aug. Hildebrandt in Grabow, Blumenstraße 4, gegen Einlieferung dieses Scheines eine halbe Monatsgage des

....

(Charge) (Name)

mit Mark ....

vorausgesetzt, daß derselbe bei Abgang dieses Schiffes sich an Bord befand.

Stettin, den 190

Aug. Hildebrandt.
Heuer-Agent.

Naturalien, Ausrüstungsgegenstände und andere Waren werden, soviel ermittelt werden konnte, nur ausnahmsweise vorgeschossen.

Die Vorschußnoten werden ganz vereinzelt in Geschäften an Zahlungs Statt angenommen. Ob und welche Preisaufschläge dabei gemacht werden, darüber war nichts Bestimmtes zu erfahren. Daß es aber ohne Preisaufschläge nicht abgehen wird und eigentlich ohne solche auch garnicht abgehen kann, unterliegt kaum einem Zweifel; denn diejenigen Geschäftsleute, die Vorschußnoten in Zahlung nehmen, gehen stets ein nicht geringes Risiko ein, da sich der Heuerbaas durch die Klausel in der Vorschußnote: „vorausgesetzt, daß derselbe (d. h. der Angeheuerte resp. Angemusterte) bei Abgang dieses Schiffes sich an Bord befand" von jeder Verbindlichkeit zur Einlösung frei macht, falls der Seemann seinen Dienst nicht angetreten hat.

Anheuerung findet auch direkt auf Schiffen und besonders häufig im Frühjahr statt. Gerade diese Art der Anheuerung wird von der Organisation der Seeleute gern gesehen, weil sie den Arbeitsuchenden in jedem Falle Kosten erspart und vermutlich auch weil sie diese den Heuerbaasen, den sogen. „Landhaien", die aber nicht selten, da sie früher fast ohne Ausnahme selbst Seeleute waren, dem Seemannsverbande angehören, entreißt. Der Seemannsverband erstrebte ja vollständige Beseitigung des Heuerbaasentums bereits bei der Entstehung der am 1. April 1903 in Kraft tretenden Seemannsordnung vom 2. Juni 1902.

Die Anheuerung erfolgt im Frühjahr bei Beginn der Fahrten für das ganze Jahr; die Mannschaft kann also bis zur Beendigung der Fahrten im Herbst an Bord bleiben; gegenseitige Kündigung ist jedoch meist vorgesehen und sie muß spätestens, wenn nichts anderes ausdrücklich verabredet ist, auf dem Wege von Swinemünde nach Stettin erfolgen.

Bei der An- und Abmusterung vor dem Seemannsamt ist der Kapitän oder sein Vertreter zugegen.

Die hiesigen Heuerbaase halten keine „Runner“.

Die Anheuerungen gehen überwiegend in Wirtschaften vor sich; ein Heuerbaas hat sein Bureau in einer Wirtschaft, deren Inhaber selbst Heuer- und auch Schlafbaas ist.

Beides ist nach den Vorschriften[1] des Ministers für Handel und Gewerbe über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen, sowie über den Geschäftsbetrieb der Gesindevermittler und Stellenvermittler — zu denen auch die Heuerbaase[2] gehören — mit Ausschluß der Stellenvermittler für Bühnenangehörige (Theateragenten) vom 10. August 1901 nicht mehr erlaubt. Denn nach Ziffer 14 in Verbindung mit Ziffer 21 dieser Vorschriften ist Stellenvermittlern der Betrieb des Gast- und Schankwirtschaftsgewerbes, sowie der Kleinhandel mit Bier, Branntwein und Spirituosen vom 1. Oktober 1902 ab untersagt; und schon vom 1. Oktober 1901 ab durfte der Geschäftsbetrieb weder in Räumen, welche der Gast- oder Schankwirtschaft dienen, noch in Räumen, welche mit solchen Räumen in Zusammenhang stehen, betrieben werden. Wenn es hier trotzdem noch geschieht, so ist dies wohl daraus zu erklären, daß die Betreffenden darum eingekommen sind, ihnen auch unter der Herrschaft der neuen Verordnung den Betrieb ihrer Geschäfte in der bisherigen Weise zu belassen, worüber die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind.

Die zitierten Bestimmungen finden auf Stellenvermittelungen keine Anwendung, die von Berufsvereinen rc. eingerichtet und nicht gewerbsmäßig betrieben werden, hier also nicht auf die Stellenvermittelung des Vereins pommerscher Seesteuerleute und des Seemaschinistenklubs.

Letzterer hat im Jahre 1901 26 Maschinisten Stellen vermittelt; die Gebühr beträgt 10 % vom Barlohn (des Monats); der Vermittler hat davon auch alle Unkosten zu tragen, die sich aus der Vermittelung ergeben.

Beinahe alle Heuer- und Schlafbaase stehen untereinander in Beziehung.

Feste Diskontabzüge auf die Vorschußnoten sollen weder Schlafbaase noch Händler machen; wenn sie auch nicht gerade darauf ausgehen, besonderen Gewinn bei Abnahme der Vorschußnoten einzustreichen, so ist doch klar,

---

[1] Sonderbeilage zum Amtsblatt der Königl. Regierung zu Stettin. Stück 39. Ausgegeben den 27. September 1901.

[2] von Rohrscheidt, Die Gewerbeordnung für das Deutsche Reich, Leipzig 1901, S. 187.

daß sie sich in irgend einer Weise schadlos zu halten wissen, zumal sie in der Mehrzahl zu den gewieftesten Geschäftsleuten gehören[1].

Heuerbaase sind hier nicht Inhaber oder Mitinhaber von Geschäften von Ausrüstungsgegenständen.

Die Heuerbaase ziehen unbefahrene Leute nicht vor, sie suchen auch nicht auf häufigen Wechsel der Schiffsbesatzung um ihres Vorteils willen hinzuwirken (was früher vereinzelt vorgekommen sein soll) und fremde Seeleute zur Desertion zu verleiten.

Einzelne Heuerbaase sind, mit einer Ausnahme, für einzelne Reedereien hier nicht tätig; einen Teil der Heuergebühren tragen wohl die meisten Reedereien; die Hamburg-Amerika-Linie z. B. 1 Mk. pro Mann.

Heuern und Ueberstundenlöhne werden durch Heuerbaase nicht ausgezahlt, sondern durch die Kapitäne.

Die Heuerbaase nehmen auch Unteroffiziere und Offiziere an (die Regel ist allerdings, daß sich diese Chargen bei den Reedereien direkt und persönlich melden); besondere Bedingungen bestehen, soviel ich hörte, dabei nicht.

Gegen die hiesigen Heuerbaase läßt sich im allgemeinen nichts Nachteiliges anführen.

Bei Annahme von Heizern wird nicht darauf gesehen, ob sie als Trimmer gefahren haben; Trimmer kommen auf Stettiner Schiffen überhaupt sehr wenig vor (im Jahre 1901 nur 10); mit Vorliebe werden Schlosser, Schmiede und dergleichen Handwerker als Heizer eingestellt.

In den kleineren pommerschen Häfen wird das Gewerbe als Heuerbaas allgemein nur nebenher betrieben, denn die Anheuerungen sind, wie aus den Mitteilungen unter A zu ersehen ist, nicht so zahlreich, daß sich ein Mann ganz davon ernähren könnte. Die Heuerbaase sind dort auch nicht häufig: in Barth ist einer, auch in Stralsund und in Greifswald soll einer sein, aber selbst in Swinemünde, wo nach Stettin die meisten Anheuerungen vorkommen, ist keiner. Swinemünde wird von Stettin aus versorgt. Der Heuerbaas in Barth hat eine kleine Schankwirtschaft; Logis gewährt er nicht. Die Heuergebühren, die der Schiffsmann allein trägt, belaufen sich für Bestmänner und Matrosen auf 3—5 Mk., für Leichtmatrosen auf 1,50—2 Mk. und für Jungen auf 1 Mk. Vorschuß gibt der Heuerbaas nicht, auch liefert er keine Naturalien, Ausrüstungsgegenstände etc.

In Stettin besteht seit Anfang Juni 1898 eine Heuerstelle des Vereins Stettiner Reeder; da diesem jetzt sämtliche Stettiner Reeder an-

[1] In der Regel werden die Vorschußnoten bei Gastwirten versilbert, die mit der Zeit, da sie vielfach schon hineingefallen, aber auch sehr vorsichtig geworden sind.

gehören, so werden alle Mannschaften, welche Stettiner Schiffe brauchen, durch diese Heuerstelle vermittelt.

Sie ist auf Anregung und Betreiben des pommerschen Seemannsvereins vom Reederverein errichtet worden.

Zunächst konnte sich dieser auf Grund der angestellten Erhebungen zwar nicht davon überzeugen, daß hier erhebliche Mißstände im Heuerbaaswesen, wie sie vom Seemannsverein behauptet worden waren, Eingang gefunden hätten, und sodann erschien ihm sehr fraglich, ob sich eine solche Einrichtung aus sich selbst heraus existenzfähig erhalten würde.

Man brachte deshalb ein Provisorium in der Weise zustande, daß der Hausvater des Seemannsheimes die Anmeldungen der stellesuchenden Seeleute entgegennahm und ebenso die Nachfragen der Kapitäne; letztere wurden von den Reedern angewiesen, die Angebote im Seemannsheim vorzugsweise zu berücksichtigen, ohne daß sie jedoch des Rechts verlustig gingen, auch durch die Heuerbaase Leute anheuern zu lassen, wenn passende im Seemannsheim nicht gemeldet waren, oder die sich direkt an Bord anbietenden anzunehmen.

Der Matrose hatte ebenso wie der betreffende Kapitän 1 Mk. für die Besorgung einer Stelle zu zahlen; falls nach Besoldung des Hausvaters Überschüsse verblieben, flossen diese der Kasse des Seemannsheims zu.

Sollte sich dieser Versuch als ersprießlich erweisen und sollten die Geschäfte so zunehmen, daß der Hausvater sie nicht mehr allein besorgen könnte, so bliebe die Schaffung eines Heuerbureaus in eigenen Räumen weiterer Erwägung vorbehalten.

Diese Äußerung des Reedervereins erfolgte an den pommerschen Seemannsverein am 20. Mai 1898; dieser erklärte sich am 31. desselben Monats damit einverstanden, nur wünschte er noch, daß diejenigen Leute, die wieder an Bord ihres bisherigen Schiffes gingen, 1 Mk. an die Unterstützungskasse des Seemannsvereins auszahlen sollten, desgleichen auch die vom Vereinsbureau angeheuerten Leute, worauf sich indessen der Reederverein nicht weiter einließ. Vielmehr entschloß er sich bereits am 1. Juni 1898 zur Einrichtung einer Heuerstelle nach dem Vorbilde der Hamburger, Bremer und Lübecker im Seemannsheim und erließ für diese die nachstehenden Satzungen, die auch die Zustimmung des Seemannsvereins fanden:

„§ 1. Die Heuerstelle besorgt die Anheuerung von Schiffsmannschaften in derselben Weise, wie bisher von den Heuerbaasen geschehen, für diejenigen Reedereien, welche der Einrichtung beitreten; dieselbe ist befugt, die Anheuerung auch für andere Reedereien zu besorgen.

§ 2. Die Reedereien, welche der Einrichtung beitreten, verpflichten sich, sofern die Heuerstelle geeignete Leute in genügender Zahl stellen kann,

ihre sämtlichen Schiffsmannschaften, welche sie für alle ihre Schiffe oder für einen Teil derselben in Stettin annehmen, ausschließlich durch die Heuerstelle anheuern zu lassen, sofern die Leute sich nicht direkt ohne Vermittelung bei dem Kapitän verheuert haben.

Ausscheidende Reedereien haben zu den Kosten für das laufende Jahr, mindestens aber für 6 Monate, beizutragen.

§ 3. Die Kosten der Heuerstelle, soweit sie nicht durch die Heuergebühren (§ 5) gedeckt werden, werden am Schlusse jeden Kalenderjahres auf die an der Einrichtung beteiligten Reedereien nach Verhältnis der Kopfzahl der geheuerten Leute umgelegt.

Im Januar jeden Jahres wird sämtlichen beteiligten Reedereien eine Abrechnung der Heuerstelle für das verflossene Jahr und eine Aufstellung über den hiernach auf sie entfallenden Beitrag zugestellt. Der Beitrag ist innerhalb 14 Tagen nach der Zustellung an die Kasse der Heuerstelle des Vereins Stettiner Reeder einzuzahlen.

Sollte sich ein Überschuß ergeben, so fließt derselbe in die Kasse des Seemannsheims.

§ 4. Der Vorstand des Vereins Stettiner Reeder übt die Aufsicht über die Geschäftsführung der Heuerstelle.

Er stellt die Beamten an, bestimmt deren Gehalte und die etwa von ihnen zu hinterlegenden Kautionen und erteilt ihnen ihre Dienstanweisungen.

Zur direkten Ausübung der Aufsicht über die Geschäftsführung der Heuerstelle kann der Vorstand für jedes Kalenderjahr einen oder mehrere Vertreter von dem Verein Stettiner Reeder angehörenden Reedereien ernennen.

§ 5. An Heuergebühren werden von den angeheuerten Seeleuten erhoben:

1. von den Schiffsleuten pro Mann . . . . Mk. 1.—
2. von den Steuerleuten und Maschinisten pro Mann . Mk. 3.—

außerdem bezahlen die Reedereien, welche der Einrichtung beigetreten sind, für jeden durch die Heuerstelle angeheuerten Mann 1 Mark, die übrigen Reedereien 1 1/2 Mark. Für Besorgung der Musterrolle bezahlt der Kapitän jedes Mal 1 Mark.

§ 6. Heuervorschüsse werden von der Heuerstelle nicht gegeben [1]."

Die Heuerstelle ist am 8. Juli 1898 in Wirksamkeit getreten. Der Geschäftsführer derselben, welcher ein festes Gehalt bezieht, ist ein ehemaliger Steuermann.

An der Heuerstelle hat der Seemannsverein, obgleich er ihre Errichtung widerspruchslos geschehen ließ, bald auszusetzen gehabt. Im April 1899 bereits beantragte er, die Mitwirkung eines von ihm selbst gewählten Mit-

[1] Aber der Geschäftsführer der Heuerstelle gibt Vorschußnoten aus.

gliedes an der Heuerstelle zuzulassen. Bei dem bekannten Streben der organisierten Arbeiterschaft nach paritätischen Arbeitsnachweisen ist der Antrag ja begreiflich; ihm ist aber damals und bis heute noch nicht stattgegeben worden. Im September 1900 erneuerten die Seeleute ihren Antrag, sie bei der Heuerstelle mitwirken zu lassen; abermals erfolglos. Um indessen die dabei vorgebrachten Klagen wegen nicht pünktlicher Erledigung aller Anträge von seiten des Heuerbureaus verstummen zu machen, wurde das Personal desselben um einen ebenfalls gegen festes Gehalt angestellten „Runner“ verstärkt und Telephonanschluß beschafft.

In Bezug auf die Stettiner Schiffe ist der Wunsch der Seemannsorganisation, daß die Anheuerungen den Heuerbaasen entzogen und die Gebühren dafür auf ein erträgliches Maß herabgesetzt werden möchten, erfüllt, nicht aber in Bezug auf die kleineren Fahrzeuge, d. h. Küstenfahrt treibenden Segelschiffe, und die fremden Schiffe, von denen hauptsächlich englische, dänische und schwedisch-norwegische in Betracht kommen, sowie die von hier nach New York verkehrenden Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie und alle in anderen deutschen Häfen beheimateten Schiffe; die auf allen diesen Schiffen benötigten Seeleute werden zum allergrößten Teile noch durch private Heuerbaase angeheuert, wenngleich ihre Anheuerung auch von der Heuerstelle statutenmäßig besorgt werden könnte.

Die Tätigkeit der Heuerstelle des Vereins Stettiner Reeder seit ihrem Bestehen vom 8. Juni 1898 bis zum 31. August 1902 geht aus folgender Tabelle hervor:

Jahr	Zeitraum		Steuerleute	Bootsleute	Zimmerleute	Köche	Stewards	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Maschinisten	Maschin. Assist.	Heizer	Trimmer	Summa
	von	bis													
1898	8./6.	31./12.	9	12	26	30	23	273	22	36	6	13	336	42	836
1899	1./1.	31./12.	15	17	28	37	46	377	70	36	1	3	393	46	1083
1900	1./1.	31./12.	14	12	30	50	32	395	73	45	2	9	411	15	1089
1901	1./1.	31./12.	21	22	20	50	37	329	83	45	—	6	307	16	939
1902	1./1.	31./8.	6	16	12	34	27	237	84	29	2	4	229	10	690
Total: 1898/1902			65	79	116	201	165	1611	332	191	11	35	1676	129	4637

Die Heuerstelle hat in den ersten Jahren ihres Bestehens in Einnahme und Ausgabe balanziert; mit der Vermehrung des Personals und der bald danach infolge der wirtschaftlichen Depression eintretenden Abnahme der Anheuerungen wurden Zubußen erforderlich; im Jahre 1901 erstmalig im Betrage von 1 526 Mk.

Wie viel von den einzelnen Heuerbaasen im Jahre 1901 Seeleute angeheuert worden sind, vermag ich nicht anzugeben; die Zahlen, die mir genannt wurden, erschienen mir nicht glaubwürdig. Vergegenwärtigt man sich, daß 1901 im ganzen 4375 Seeleute vor dem Seemannsamt und den bedeutendsten fremdländischen Konsulaten hier angemustert und von der Heuerstelle des Vereins Stettiner Reeder nur 989 Seeleute angeheuert sind, so muß, selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, daß Anheuerungen auch direkt auf Schiffen und in anderen Häfen, namentlich Hamburg und Bremen, stattgefunden haben, die Zahl der von hiesigen Heuerbaasen geheuerten Seeleute immer noch eine recht erhebliche gewesen sein.

Verpflegung.

E. Die Kost wird zum Teil gelobt, zum Teil wird sie getadelt; im großen und ganzen kann man aber sagen, daß die Kost auf Stettiner Schiffen die Leute wohl zufrieden stellen könnte.

Es besteht nachfolgende Mindestspeisetaxe, die jedoch vielfach überschritten werden soll:

„Täglich a. 1 Pfund frisches oder gesalzenes Rindfleisch oder 1/2 Pfund frisches oder gesalzenes Schweinefleisch, und zwar abwechselnd an 4 Tagen in der Woche Rindfleisch, und an 3 Tagen in der Woche Schweinefleisch; b. 1 Pfund Hart- (Schiffs-) Brot; c. abwechselnd an Gemüse: Erbsen, Bohnen, Graupen, Kartoffeln, Reis und Mehl, und zwar so viel als zum Sattwerden des Schiffsmannes mittags und abends erforderlich ist. Ist in den Häfen zu nicht übermäßigen Preisen frisches Fleisch und frisches Gemüse zu haben, so erhalten die Mannschaften solches wöchentlich mindestens dreimal.

Wöchentlich a. 3/4 Pfund Butter und wenn diese, wie im Mittelmeer und anderen südlichen Gewässern nicht zu haben ist, statt dessen 1/4 Pfund Speiseöl. b. 3/8 Pfund Kaffee. Auf Bier und Branntwein haben die Schiffsleute für gewöhnlich keinen Anspruch, jedoch bleibt es dem Ermessen des Schiffers überlassen, ob und wieviel er von diesen Getränken oder statt dessen Wein, auf der See bei schlechtem Wetter und in den Häfen beim Laden und Löschen den Schiffsleuten verabreichen will. Auf transatlantischen Reisen ist den Mannschaften zum Vermischen des Trinkwassers Essig oder eine diesen ersetzende Substanz, namentlich Fruchtsaft, zu gewähren. Sämtliche der Schiffsmannschaft zu verabreichende Speisen, Getränke und Mundvorräte müssen von guter, untadelhafter Beschaffenheit sein."

Warme Mahlzeiten werden zwei, auch drei und vier verabreicht.

Die Zubereitung der Speisen wird von Zeit zu Zeit durch den Kapitän

kontrolliert; auf manchen Schiffen wird für die ganze Besatzung gemeinschaftlich gekocht, so daß Kapitän, Offiziere und Mannschaften das gleiche Essen erhalten; daß für erstere beiden etwas bessere Bissen abfallen, ist selbstverständlich, und sie haben ja auch ein Recht darauf.

Leichtere Kost wird in wärmerem Klima verabreicht.

Anspruch auf Branntwein, Bier und Wein haben, wie aus der Speisetaxe ersichtlich ist, die Leute nicht; zeitweise, besonders bei schlechtem Wetter oder nach schwerer Arbeit, wird jedoch Branntwein verabfolgt. Zuweilen steht den Offizieren Bier zu; bei Verzicht darauf wird ihnen der Geldwert desselben vom Kapitän erstattet.

Für etwaiges Verderben des Proviants sowie für Ersatz des frischen Wassers wird Vorsorge getroffen.

Daß Proviant knapp geworden wäre, ist auf Stettiner Schiffen wohl noch nicht vorgekommen.

Die Kapitäne erhalten, wie schon oben mitgeteilt wurde, an Kostgeld für sich und die Offiziere 1,65 Mk., auch 1,75 Mk. und für die Leute 1,25 Mk., auch 1,35 Mk. pro Mann und Tag.

Es dürfte nicht in Abrede zu stellen sein, daß die Kapitäne an der Beköstigung unter Umständen sparen können, zumal sie sonst keinerlei Aufwand für Bereitung der Speisen zu tragen haben; Feuerungsmaterial, Geschirr und Bedienung, sowie den Koch stellt die Reederei; hinzu kommt der Vorteil des Einkaufs im Großen. Ob, wenn ein Kapitän an der Beköstigung spart, es gerechtfertigt ist, daß er die Ersparnis in seine Tasche steckt, möchte zu bezweifeln sein. Da bei Berechnung des steuerpflichtigen Einkommens der Geldwert etwaiger Naturalbezüge in Ansatz zu bringen ist[1], die Beköstigungsgelder, die der Kapitän für Schiffsleute und Offiziere erhält, also einen integrierenden Bestandteil des Einkommens der Schiffsbesatzung bilden, so müßten dieser auch die Ersparnisse daran m. E. von rechtswegen anteilig zufallen.

Proviantmeister gibt es auf hiesigen Schiffen nicht; daß Köche den Leuten ihr Recht zu verkürzen suchen, ist in Verhandlungen vor dem Seemannsamte hier wiederholt schon festgestellt worden.

Unterkunft.

F. Die Beschaffenheit des „Volkslogis“ ist für das niedere Deck- und Maschinenpersonal ganz dieselbe.

[1] Fernow, Einkommensteuergesetz vom 24. Juni 1891, 5. Aufl., Berlin 1902, S. 139, Anm. 3c.

In Preußen muß nach § 26 des Gesetzes, betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, vom 26. März 1864 der Logisraum, mit Ausnahme des Kojenraumes, mindestens 4 1/2 Fuß hoch und so groß sein, daß auf jeden Schiffsmann einschließlich seines Kojenraumes mindestens 65 Kubikfuß kommen. Diese Vorschrift ist in der Dienstanweisung für die preußischen Musterungsbehörden vom 24. Februar 1873 unter Nr. 45 ausdrücklich bis auf weiteres aufrecht erhalten[1].

Die Mannschaftsräume befinden sich auf den hiesigen Schiffen zum größten Teil im Vorderteil der Schiffe unter der Back, zum kleineren mitschiffs und im Maschinenraum.

Die Leute müssen ihr Logis selbst reinigen; mit frischem Anstrich werden die Logis gewöhnlich im Winter während des Stilliegens der Schiffe versehen.

Besondere Räume zum Ablegen der schmutzigen Kleider gibt es nicht, auch nicht besondere Waschräume für die Mannschaft; auf neueren Schiffen werden solche wohl angebracht, indessen wenig oder garnicht benutzt. Baderäume für die Mannschaft werden selbst auf den Neubauten nicht eingerichtet. Klosetts werden in sauberem Zustande gehalten und sind für die einzelnen Kategorien abgesondert.

Für Bekanntmachung der Unfallverhütungsvorschriften (ebenso wie für Bekanntschaft mit der Musterrolle) ist gesorgt; doch ist es vorgekommen, daß diese Vorschriften, wie sich bei Untersuchungen vor dem Seemannsamt herausgestellt hat, in chikanöser Weise beseitigt worden sind, um dem Kapitän Unannehmlichkeiten zu bereiten.

Als Krankenstuben werden Logis nicht benutzt; sie dienen nicht zum Durchgang; sie haben Tageslicht, gehörige Ventilation und Beleuchtung und sind heizbar. Farbenspinde und Lampenkammern befinden sich meist im Hinterteile der Schiffe.

Zwischenraum ist zwischen den Kojen, und diese selbst sind in nicht mehr als zwei Etagen übereinander.

Fürsorge.

G. Stettiner Schiffe haben Ärzte nicht an Bord, ärztliche Behandlung erkrankter Seeleute kann daher an Bord auch nicht stattfinden. Medikamente sind auf jedem Schiffe nach den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft vorhanden, sie werden alljährlich von dem Kreisphysikus und einem Apotheker revidiert. Kranke werden an Land einem Arzte, nötigenfalls auch einem Hospitale übergeben.

[1] Perels, Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche, Berlin 1901, S. 77.

Hiesige Reedereien resp. die Kapitäne als deren Vertreter haben sich der Kostenpflicht für Verpflegung und Heilung der Kranken nicht zu entziehen gesucht. Auf den Beitritt zu freien Hilfskassen wirken sie nicht hin. Skorbut- oder andere Erkrankungen, die auf unzureichende oder schlechte Verpflegung schließen lassen, sind hier nicht vorgekommen. Ständige Vorkehrungen gegen Infektionen sind auf Stettiner Schiffen, weil nicht erforderlich, nicht getroffen, sonden werden nur eingerichtet, wenn sie von den zuständigen Behörden aus besonderer Veranlassung angeordnet werden. Geschlechtskranke werden in der Regel an Land entlassen und einem Arzt oder Krankenhause anvertraut; im Auslande soll letzteres immer der Fall sein. Die Sterblichkeit ist auf hiesigen Schiffen sehr gering; Krankheiten, welche als Todesursachen seemännischer Arbeiter in auffallender Weise vorkämen, sind nicht zu nennen.

Boote und Rettungsgeräte sind nach den von der Seeberufsgenossenschaft darüber erlassenen Bestimmungen vorhanden und werden alle Jahre von den Beauftragten der Seeberufsgenossenschaft kontrolliert.

Bootsmanöver werden gemacht (auf den Passagierdampfern der Reederei Stettiner Dampfschiffgesellschaft J. F. Bräunlich, G. m. b. H., alle 4 Wochen) und im Schiffsjournal vermerkt.

Rechtsverhältnisse.

H. Die Rechtsverhältnisse der Schiffsleute werden hauptsächlich durch die Seemannsordnung geregelt. Nachdem eine neue Gesetz geworden ist, erübrigt es sich, auf die Unzulänglichkeit der alten einzugehen. Die Bewährung der neuen, mit dem 1. April 1903 in Wirksamkeit tretenden Seemannsordnung muß erst abgewartet werden.

In Preußen fungieren die Seemannsämter[1] als Musterungsbehörden. Sie haben die Aufgabe, die von den Schiffsleuten zu führenden Seefahrtsbücher auszufertigen, die zwischen den Schiffsleuten und dem Schiffer getroffenen Abreden über Dienstantritt und -Austritt zu verlautbaren (An- und Abmusterung), Streitigkeiten zwischen beiden zu schlichten und vorbehaltlich des Rechtsweges zu entscheiden, auch Übertretungen der Schiffsleute zu untersuchen und mittelst vorläufiger Festsetzung zu bestrafen. Nach § 12 des preußischen Gesetzes vom 26. März 1864, betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, wird für jeden Hafen eine besondere Musterungsbehörde eingesetzt. Die Mehrzahl der Mitglieder derselben soll aus Personen bestehen, welche der Seeschiffahrt kundig und im Schiffsdienste erfahren sind. Wo die Einsetzung einer solchen Musterungsbehörde nicht erfolgen kann, gilt als Musterungsbehörde die Hafenpolizeibehörde.

[1] Hue de Grais, Handbuch, Berlin 1900, S. 585.

Das Verfahren bei den Seemannsämtern ist in der Dienstanweisung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die preußischen Musterungsbehörden vom 13. Februar 1873 wie folgt geregelt:

„55. Das Untersuchungsverfahren beginnt mit der Ausfüllung des Abschnittes I des zufolge des Schemas in Anlage J anzulegenden Aktenbogens und mit dessen Vollziehung. Der Aktenbogen erhält dieselbe Nummer, unter welcher der betreffende Untersuchungsfall in dem Verzeichnisse (vgl. unten Nr. 57) aufgeführt wird.

Gleichzeitig hat die Musterungsbehörde, wenn der Beschuldigte zur Stelle ist, und Beweismittel entweder mit Rücksicht auf ein umfassendes Schuldbekenntnis überhaupt entbehrlich erscheinen oder, soweit erforderlich, ebenfalls zur Hand sind, in der Regel auf der Stelle die Untersuchung zu führen und den Bescheid zu erteilen, andernfalls aber — unter Ausfüllung des Abschnitts II des Aktenbogens — zum mündlichen Verfahren und zur Entscheidung der Sache einen möglichst nahen Termin anzuberaumen und dazu den Beschuldigten — mittelst einer dem gesamten Inhalt des Aktenbogens genau entsprechenden Vorladung gegen Behändigungsschein vorzuladen. Zum Termin sind die Zeugen, deren Abhörung die Musterungsbehörde für für notig erachtet, sowie die sonst erforderlichen Beweismittel herbeizuschaffen.

In dem Termine wird zunächst der Beschuldigte über die ihm nochmals mündlich vorzuhaltende strafbare Handlung verantwortlich vernommen, darauf, soweit dies noch erforderlich, der Tatbestand im Wege der Beweisaufnahme summarisch festgestellt, wobei jedoch eine Vereidigung der etwa vernommenen Zeugen und Sachverständigen unterbleibt, hiernächst der Beschuldigte zum Schlußwort verstattet und nach Abschluß der Untersuchung der Bescheid erteilt und mit Gründen verkündet.

Erscheint der Beschuldigte der gehörig erfolgten Vorladung unerachtet in dem Termine nicht, oder verweigert er seine Auslassung über die Beschuldigung, so wird der Beweis aufgenommen und nach Anhörung des für den Beschuldigten etwa erschienenen Verteidigers der Bescheid erteilt.

Dem ausgebliebenen Beschuldigten ist der Bescheid gegen Empfangsschein in Ausfertigung zuzustellen.

Über den Hergang im Termine wird ein Protokoll aufgenommen, in welches der wesentliche Inhalt der Erklärungen der Beteiligten, der Aussagen der Zeugen und der sonst etwa stattgehabten Beweisverhandlungen, sowie der Bescheid nebst Gründen aufzunehmen ist. Die anwesenden Mitglieder der Musterungsbehörde haben dieses Protokoll zu vollziehen.

Der Mindestbetrag der Geldstrafe ist ⅓ Thlr. (1 Mark). Der Höchst-

betrag der Haft ist, wo die betreffende gesetzliche Strafbestimmung ihn nicht etwa ausdrücklich geringer bestimmt, sechs Wochen, ihr Mindestbetrag ein Tag.

Wird in dem Bescheide eine Geldstrafe festgesetzt, so ist zugleich die Dauer der für den Fall des Unvermögens an die Stelle der Geldstrafe tretenden Haft zu bestimmen. Dabei wird — je nach den Umständen — der Betrag von 1/3 bis zu 5 Thlrn. (1 bis 15 Mark) einer eintägigen Haft gleichgeachtet.

Mit der Verurteilung des Beschuldigten zu einer Strafe ist zugleich die Verpflichtung desselben zum Ersatze der baren Auslagen des Verfahrens auszusprechen. Besondere Kosten kommen nicht zum Ansatz.

56. Gegen den Bescheid kann der Beschuldigte innerhalb einer zehntägigen Frist von der Verkündigung oder der Zustellung des Bescheides ab — diesen Tag selbst nicht mitgerechnet — auf gerichtliche Entscheidung antragen. Der Antrag ist zu Protokoll oder schriftlich bei der Musterungsbehörde anzubringen, und von dieser mit sämtlichen Verhandlungen im Original an denjenigen Polizei-Anwalt abzugeben, in dessen Bezirk die Musterungsbehörde ihren Sitz hat.

Insoweit es sich um die Beitreibung einer Geldstrafe handelt, kann der Bescheid noch vor Ablauf der zehntägigen Frist und selbst, nachdem bereits auf gerichtliche Entscheidung angetragen ist, vollstreckt werden. Regelmäßig hat dies dann zu geschehen, wenn anzunehmen ist, daß andernfalls die Vollstreckung erschwert oder erheblich verzögert werden würde.

Die Beitreibung der Geldstrafe erfolgt nach denjenigen Vorschriften, welche für die Exekution der im Verwaltungswege festgesetzten Geldstrafen erteilt sind.

Die Geldstrafen fließen der Seemannskasse und in Ermangelung einer solchen der Ortsarmenkasse des Heimatshafens desjenigen Schiffes zu, welchem der Täter zur Zeit der Begehung der strafbaren Handlung angehörte (§ 107).

Die Abführung dorthin kann mit Genehmiguug der vorgesetzten Dienstbehörde ein für allemal in der Art geregelt werden, daß sie — unter vorläufiger Asservation der eingezogenen Beträge in einer anderweit dazu geeigneten Kasse — erst aus dieser, und zwar in regelmäßigen festbestimmten Terminen erfolgt.

Die Vollstreckung von Freiheitsstrafen und die Einziehung barer Auslagen dürfen erst erfolgen, nachdem die zehntägige Frist abgelaufen ist, ohne daß der Verurteilte auf richterliche Entscheidung angetragen hat.

Die Freiheitsstrafen sind im Polizei-Gefängnisse zu vollstrecken.

57. Die Musterungsbehörde hat über die sämtlichen bei ihr zur Einleitung gelangenden Untersuchungsfälle ein Verzeichnis nach dem unter An-

lage K beigefügten Formulare zu führen. Die laufenden Nummern desselben beginnen mit dem Anfange und schließen mit dem Ende jedes Kalenderjahres. Die Eintragungen beginnen gleichzeitig mit der Ausfüllung des Aktenbogens, und werden nach Maßgabe des Fortganges der Verhandlungen dergestalt fortgesetzt, daß der Inhalt des Verzeichnisses unausgesetzt mit der jeweiligen Lage dieser Verhandlungen in Übereinstimmung bleibt.

Zu § 103.

58. Der Schiffsmann, welchen der Schiffer wegen einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung (§ 57 Nr. 3) festgenommen hat, soll der Regel nach an dasjenige Seemannsamt, bei welchem es zuerst geschehen kann, abgeliefert werden, — und zwar unter Mitteilung der gemäß § 102 aufgenommenen Verhandlungen. Wenn der Schiffer gegen diese Bestimmungen gefehlt hat, so ist die demnächst angegangene Musterungsbehörde verpflichtet, nicht nur die Ahndung der Unterlassung in Erwägung zu nehmen (§ 99 Nr. 5 und § 101), sondern insbesondere auch die etwa fehlenden Verhandlungen, soweit dies ohne Verzug möglich ist, tunlichst zu ersetzen.

Die Übernahme des festgenommenen Schiffsmannes darf indes weder hierdurch, noch aus anderen Gründen verzögert werden. Zur einstweiligen Aufnahme dient das polizeiliche Gefängnis und nur bei dessen Unzulänglichkeit erfolgt die sofortige Ablieferung in das gerichtliche Gefängnis.

Als die erste und nächste Aufgabe ihres weiteren Verfahrens hat die Musterungsbehörde die genaue Erfüllung derjenigen Bestimmungen des Gesetzes vom 12. Februar 1850 (Gesetz-Sammlung S. 45) anzusehen,

> wonach spätestens im Laufe des folgenden Tages entweder der Festgenommene in Freiheit gesetzt oder doch das Erforderliche veranlaßt werden soll, um ihn dem Staatsanwalt vorzuführen.

Die Musterungsbehörde selbst hat die Freilassung nur bei offenbaren Mißverständnissen und in sonst völlig zweifelsfreien Fällen zu verfügen, übrigens auch alsdann die Verhandlungen unverzüglich dem Staatsanwalt, in dessen Bezirke die Einlieferung des Festgenommenen erfolgte, mitzuteilen.

In allen anderen Fällen ist die Verfügung über den Festgenommenen dem Staatsanwalt des eben bezeichneten Bezirks zu überlassen und zu diesem Zwecke demselben, sofern der Festgenommene nicht etwa ausdrücklich auf persönlicher Vorführung besteht, zunächst nur — bei Zufertigung aller einschlagender Verhandlungen — von den Vorgängen sofortige Anzeige zu machen.

Zu § 104.

59. Die Verpflichtung der Musterungsbehörden, eine gütliche Ausgleichung der zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmanne bestehenden

Streitigkeiten zu versuchen, stand bisher mit der Abmusterung in einer Verbindung, die nunmehr — zum Teil wenigstens — aufgegeben ist. Vorzugsweise wird allerdings auch fernerhin der mit der Abmusterung befaßten Musterungsbehörde die Gelegenheit zu solchen Güteversuchen sich bieten. In diesen Fällen ist der Gegenstand sowie das Ergebnis solcher Versuche in die Abmusterungs-Verhandlung aufzunehmen, und zwar genügt, wenn die Ausgleichung mißlingt, ein hierauf beschränkter kurzer Vermerk, während bei etwa zu stande kommendem Vergleich derselbe vollständig niederzuschreiben, auch das Protokoll den Parteien zur Unterschrift vorzulegen und auf Erfordern in Abschrift oder Ausfertigung kostenfrei mitzuteilen ist.

In anderen Fällen ist eine besondere Verhandlung aufzunehmen, für welche im übrigen aber dieselben Bestimmungen gelten.

Eine Verpflichtung der Musterungsbehörden, von Amts wegen den etwa bestehenden Streitigkeiten zum Zwecke der gütlichen Ausgleichung nachzuforschen, besteht nicht. Die Veranstaltung eines Güteversuches bleibt vielmehr auf diejenigen Fälle beschränkt, in welchen mindestens einer der Beteiligten die Streitigkeit zur Kenntnis der Musterungsbehörde bringt."

Vor dem hiesigen Seemannsamt wurden zufolge § 101 der Seemannsordnung im Jahre 1891 28, 1892 24, 1893 14, 1894 9, 1895 1, 1896 3, 1897 8, 1898 24, 1899 35, 1900 64, 1901 44 und 1902 (bis 1. 10.) 18 Untersuchungen eingeleitet.

Berufungsinstanz ist in Preußen das Amtsgericht.

Die Disziplinarstrafen bestehen vorwiegend in Geld- und Freiheitsstrafen. In den letzten Jahren sind Geldstrafen von 3—20 Mk. und Freiheitsstrafen von 1—5 Tagen Haft verhängt worden.

Willkürliche Mißhandlungen der Leute durch ihre Vorgesetzten sind nicht zur Kenntnis des Seemannsamtes gebracht worden.

Wohlfahrtseinrichtungen.

I. Als Wohlfahrtseinrichtung ist hier in erster Linie das Seemannsheim, Krautmarkt 2, zu bezeichnen.

Dasselbe ist im Jahre 1886 von einem Komitee, dem Geistliche, Kaufleute und Reeder angehörten, gegründet worden. Zunächst wurde in dem jetzigen Heim eine Etage als Lesezimmer gemietet. Dieses stand den Seeleuten den ganzen Tag zu freier Benutzung offen. Politische, fachmännische und belletristische Zeitschriften und Bücher mannigfacher Art lagen aus; auch Schreibmaterial wurde unentgeltlich gewährt. Speisen wurden aus dem dem Wirt gehörigen, im Erdgeschoß gelegenen Lokale zu billigerem Preise, als sie in der Wirtschaft selbst zu haben waren, geliefert. Ein großer Übelstand war der,

daß sich der Wirt das Zimmer 80 Tage im Jahre zu freier Benutzung vorbehalten hatte. An diesen Tagen fanden vielfach Veranstaltungen statt, die sich mit dem Charakter des Seemannsheims gar nicht in Übereinstimmung bringen ließen. Deshalb entschloß sich im Jahre 1891 das Komitee, das bisher mietsweise benutzte Haus (für 60 000 Mk.) anzukaufen. Eine namhafte Summe für den Ankauf steuerte der evangelisch-kirchliche Hilfsverein bei. Größere Beiträge ergaben Sammlungen bei hiesigen Reedern und Kaufleuten, so daß 14 300 Mk. an den Vorbesitzer ausgezahlt werden konnten, während 45 700 Mk. auf dem Grundstücke stehen blieben; von dieser Summe sind später noch 8 000 Mk. gelöscht worden. Als Hausvater wurde ein früherer langjähriger Seemann, der von der Hamburger Seemannsmission empfohlen war, angestellt. Der Hausvater bekommt 500 Mk. und freie Station für sich und seine Familie. In dem Hause befindet sich im Erdgeschoß ein Gastzimmer, in dem die Seeleute alle Speisen und Getränke mit Ausnahme von Branntwein gut und verhältnismäßig billig erhalten. Es kostet Mittagessen 0,50 Mk. die Portion (Braten mit Kartoffeln, Fleisch mit Gemüse), Kaffee am Nachmittag 0,20 Mk. und Abendbrot 0,40 Mk. Im mittleren Stock befinden sich die Schlafräume, von denen einer für Steuerleute ꝛc. bestimmt ist. Es sind 21 Betten aufgestellt, 6 werden noch in Reserve gehalten. Für Übernachten wird pro Bett und pro Nacht 0,40 Mk. berechnet, für Morgenkaffee (Kaffee nach Belieben, Milch und Zucker sowie 3 Semmeln) 0,30 Mk. Im oberen Stock ist die Wohnung des Hausvaters und ein Saal, der als gottesdienstlicher Raum und als Lesesaal benutzt wird. Sonntags findet regelmäßig Gottesdienst statt. Derselbe wird in den verschiedenen Jahreszeiten sehr verschieden besucht. Die Zahl der Besucher soll zwischen 8 und und 30 schwanken. An einzelnen Sonntagen muß er auch ganz ausfallen. Morgens und abends hält der Hausvater eine Hausandacht, natürlich mit vollständig freiwilliger Beteiligung.

Das Seemannsheim erfreut sich fortgesetzt steigenden Verkehrs. Es wurde besucht:

1887 (1. April bis 31. Dezember)	von	2936	Personen.
1888	"	7572	"
1889	"	5816	"
1890	"	7231	"
1891	"	8086	"
1892	"	5042	"

Vom Jahre 1893 ab werden in den Berichten der Stettiner Stadtmission, denen ich die vorstehenden Zahlen entnommen habe, nicht mehr die Gesamtbesuchsziffern angegeben, sondern die folgenden:

1893	logierten	im	Seemannsheim	550	Seeleute	an 1940	Tagen,
1894	"	"	"	637	"	" 3133	"
1895	"	"	"	660	"	" 3424	"
1896	"	"	"	807	"	" 3171	"
1897	"	"	"	700	"	" 3838	"
1898	"	"	"	800	"	" 4227	"
1899	"	"	"	906	"	" 3915	"
1900	"	"	"	890	"	" 4302	"
1901	"	"	"	730	"	" 4638	"

Mittagsgäste waren im Seemannsheim:

1893: 1360,	1898: 3504,
1894: 2532,	1899: 3318,
1895: 3108,	1900: 3337,
1896: 2710,	1901: 4347.

Abendbrotgäste verkehrten dort:

1893: 1273,	1898: 3261,
1894: 2197,	1899: 3115,
1895: 2769,	1900: 3126.
1896: 2344,	1901: 3954.
1897: 2721,	

Eine große Anziehungskraft übt das Seemannsheim auf die Seeleute zur Weihnachtszeit aus.

Seit etwa 12 Jahren wird dort alljährlich eine Weihnachtsfeier veranstaltet, bei der der etwa 200 Personen fassende Saal bis auf den letzten Platz besetzt ist. Die Einladungen dazu erfolgen durch den Seemannsmissionar und den Hausvater des Seemannsheims auf den um diese Zeit im Hafen liegenden deutschen Schiffen.

Die Feier, bei der die Kerzen eines mächtigen Christbaums den eines frischen Anstrichs sehr bedüftigen Saal hell erleuchten, wird mit Gesang der Versammlung und Ansprachen von Geistlichen eingeleitet. Nachdem beginnt die Bescherung. Die Gaben, die verteilt werden, und von denen jeder Teilnehmer reichlich erhält, bestehen in allerhand nützlichen Dingen, die der Seemann gut ge- und verbrauchen kann, wie warmem Unterzeug (Beinkleidern, Ärmelwesten), Handschuhen, Strümpfen, Zigarrentaschen, Tabaksbeuteln, Zigarren, Tabak, Kalendern, Büchern u. s. w. Spender dieser Gaben ist mit anderen Freunden der Seeleute Herr Geh. Kommerzienrat Schlutow. Er selbst bewegt sich mit der ihm eigenen Leutseligkeit unter den Seeleuten, und wer einer solchen Weihnachtsfeier mit beizuwohnen Gelegenheit gehabt hat, der freut sich mit den Fröhlichen; dem Geber aber sieht man es an, daß er

nicht bloß mit den Händen, sondern auch mit dem Herzen gibt, und darin liegt die nicht hoch genug anzuschlagende Bedeutung, wenn sich ein solcher Mann an einer solchen Veranstaltung mit ganzer Seele beteiligt. Nach Beendigung der Bescherung werden die Seeleute mit Speise und Trank bewirtet, und die Feier, bei der Herren vom Komitee bis zum Ende derselben anwesend sind, ist nie mit einem Mißton ausgeklungen.

Der Hausvater des Seemannsheims bemüht sich auch, den Seeleuten, besonders den jüngeren, ihr sauer erworbenes Geld zu erhalten, und es sind recht bedeutende Summen, die so im Laufe der Jahre an die Angehörigen geschickt oder in die Sparkasse gelegt worden sind, nämlich:

1893	. . . .	2000 Mk.
1894	. . . .	2375 „
1895	. . . .	1980 „
1896	. . . .	4397 „
1897	. . . .	6584 „
1898	. . . .	6087 „
1899	. . . .	7359 „
1900	. . . .	5510 „
1901	. . . .	6336 „

Das Seemansheim ist eine Einrichtung, die sich für die Seeleute als sehr ersprießlich erwiesen hat; allerdings legt es den Freunden der Seemannssache nicht geringe Opfer auf, denn es hat seit seinem Bestehen alljährlich einen Zuschuß von mehreren Tausend Mark erfordert.

Versicherung gegen Krankheit haben hiesige Reeder nicht eingeführt.

In Bezug auf die Invaliditäts- und Altersversicherung ist man vielfach der Ansicht, daß sie in ihrer jetzigen Form den Seeleuten nicht den rechten Nutzen bringt. Invalidität käme bei Seeleuten fast nur infolge von Unfällen vor, wofür die Unfallversicherung eintritt. Ein Alter von 70 Jahren erreichten nur wenige Seeleute, und die dann gezahlte Unterstützung sei zu unbedeutend. Es sei darum auch schon öfter vorgeschlagen worden, die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute von den übrigen Betrieben zu trennen und mit der Unfallversicherung der Seeleute zu vereinigen, um den Seeleuten die von ihnen und den Reedereien aufgebrachten Beiträge zu erhalten, welche jetzt zum größten Teile für andere Betriebe aufgingen. Die Invaliditäts- und Altersversicherung könnte auch erheblich an Verwaltungskosten sparen, wenn die Beiträge, anstatt mühsam nach den Musterrollen aller deutschen Seemannsämter berechnet zu werden, nach Art der Unfallversicherung für jedes Schiff je nach der Größe desselben veranschlagt würden, unter Gewährung einer entsprechenden Rückgabe für die Zeit der Winterlage.

Effektenversicherungen und andere Hilfskassen bestehen hier nicht. Der Seemannsverband hat im Jahre 1900 den Versuch gemacht, eine Effektenversicherung ins Leben zu rufen; dieser Versuch ist aber an der Gleichgültigkeit der Seeleute gescheitert; er soll demnächst erneuert werden. Auch der Verein Stettiner Reeder hat die Frage der Effektenversicherung in seinem Kreise in 1901 erwogen, ohne aber zu einem greifbaren Resultat gekommen zu sein. Und schon früher, anfangs der 60er Jahre, waren von den vereinigten Seeschiffern Anstrengungen zur Einrichtung einer Effektenversicherung für alle Seeleute gemacht; sie waren damals aus denselben Ursachen unwirksam, aus denen es dem Seemannsverband bis heute nicht gelungen ist, zum Ziele zu kommen.

Für verloren gegangene Effekten entschädigen die Reedereien die Seeleute meistens. Auch der Seemannsverband leistet seinen Mitgliedern beim Verlust von Effekten event. Hilfe.

Pensionsberechtigungen sind hier unbekannt, ebenso Witwen- und Waisenfürsorge; eigene Seemannskassen haben die Reedereien nicht.

Für unterstützungsbedürftige Seeleute und deren Hinterbliebene gibt es hier 2 Seemannsarmenkassen. Die eine ist aus der 1614 gegründeten Schifferkompagnie als gegenseitige Hilfs- und Unterstützungskasse hervorgegangen; ihr fließen auch die vom Seemannsamt verhängten Geldstrafen zu; am Ende des Jahres erhalten bedürftige Schiffer und Schifferwitwen 16 Mk., Steuerleute und deren Witwen 13 Mk., die übrigen Seeleute und deren Witwen 8,50 Mk., manchmal etwas mehr, manchmal auch etwas weniger. Die andere Seemansarmenkasse ist im Besitz und in der Verwaltung der Vorsteher der Kaufmannschaft; aus den Zinserträgen des Kapitals werden meist Seemannswitwen Unterstützungen bewilligt.

Um Wohlfahrtseinrichtungen in noch weiterem Umfange zu erlangen, sehen sich die Seeleute aller Chargen auf den Weg der Selbsthilfe verwiesen; sie haben ihn denn auch alle betreten.

Zunächst ist zu nennen die Unterstützungskasse der ehemaligen Schifferkompagnie. Diese Kompagnie ist im Jahre 1614 gegründet und durch „Reglement und Ordnung, so bei den Schiffern zu Alten Stettin gehörig beobachtet werden soll" vom 4. Februar 1756 von Friedrich dem Großen reorganisiert worden; sie hat sich bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts erhalten; durch Verfügung des hiesigen Regierungspräsidenten vom 15. Dezember 1895 wurde sie geschlossen und nur die von ihr errichtete Unterstützungskasse blieb als selbständige Kasse mit den Rechten einer juristischen Person weiterbestehen; diese Kasse hat zu Anfang dieses Jahres (1902) neue, vom Bezirksausschuß bestätigte Satzungen erhalten.

Nach diesen ist der Zweck der Kasse, die Unterstützung hilfsbedürftiger Mitglieder und deren Familienangehöriger sowie Familienangehöriger verstorbener Mitglieder. Mitglieder der Kasse sind natürlich in erster Linie die Mitglieder der ehemaligen Schifferkompagnie. Neu aufgenommen werden kann jeder Deutsche, der sich im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte und eines deutschen Schifferpatents für große Fahrt befindet, zur Zeit der Aufnahme in Stettin und dessen Schiffsrevier seinen Wohnsitz hat oder zu derselben Zeit ein Schiff führt, das seinen Heimatshafen in Stettin hat. Das Eintrittsgeld beträgt 36 Mk., der jährliche Beitrag 0,50 Mk. Die Aufnahme eines Mitgliedes erfolgt durch Beschluß der Generalversammlung; deren Beschlußfassung unterliegt auch die Bewilligung von Unterstützungen.

Sollte die Kasse durch Majoritätsbeschluß der Generalversammlung oder auf andere Weise aufgelöst werden, so fällt das Vermögen der Stadt Stettin mit der Maßgabe zu, die Erträgnisse zum satzungsmäßigen Zwecke zu verwenden.

Der Vermögensbestand der Kasse belief sich Ende 1901 auf 138300,17 Mk.

Eine weitere Wohlfahrtseinrichtung ist die „Seeschiffer-Asyl-Stiftung“, die ihr Dasein dem Seeschifferverein verdankt. Aus den Mitteln dieser „für sich bestehenden unabhängigen milden Stiftung“, deren Statut vom 7. September 1894 datiert, soll ein Asyl für in Not geratene Schiffskapitäne und deren Witwen gegründet werden. Solange das Kapital der Stiftung noch nicht ausreicht, ein eigenes Haus zu beschaffen, können von den Zinsen nur in dringenden Notfällen Unterstützungen an in Bedrängnis geratene Kapitäne, welche Mitglieder des Stettiner Seeschiffervereins sind, oder deren Witwen und Waisen gegeben werden, z. B. zur Beerdigung oder bei sonstigen Unglücksfällen.

Wenn die Stiftung im Besitze eines zum Schifferasyl bestimmten Hauses ist, können Schiffskapitäne, welche der Stiftung eine größere, später durch eine Generalversammlung zu bestimmende Summe einzahlen, sich dadurch das Recht auf freie Wohnung und Verpflegung für die Zeit vom Eintritt ins Asyl bis zu ihrem Tode erwerben.

Ordentliche Mitglieder dieser Stiftung sind alle Schiffskapitäne, welche dem Stettiner Seeschifferverein als Mitglied angehören; es können aber auch andere Schiffskapitäne bedingungsweise Mitglied werden.

Jedem Mitgliede muß es Ehrensache sein, das Vermögen der Stiftung nach Kräften vergrößern zu helfen, sei es durch Annahme einer Sammelbüchse, sei es auf andere Art.

Jedes Mitglied der Stiftung, das nicht Mitglied des Stettiner Seeschiffervereins ist, zahlt zur Stiftung jährlich einen freiwilligen Beitrag von

5 Mk., es erwirbt dadurch für sich und seine Witwe die Ansprüche zur Aufnahme ins Asyl.

Hat das gesammelte Kapital die Summe von 200 000 Mk. erreicht, so ist ein dem Zwecke der Stiftung entsprechendes Haus zu erwerben.

Die Stiftung hat außer den durch die Sammelbüchsen aufgebrachten Beträgen, die sich gegen Ende 1901 auf ca. 1700 Mk. beliefen, im selben Jahre eine reiche Zuwendung erhalten; eine Kapitänswitwe, Gaß mit Namen, hat ihr 20 000 Mk. mit der Bestimmung vermacht, daß dieselben nach ihrem Tode für die Unterhaltung des Asyls resp. die Unterstützung hilfsbedürftiger Kapitäne und deren Witwen verwandt werden soll.

Früher schon, uud zwar vom Jahre 1845 bis zum Jahre 1892 hatte eine Schifferwitwenkasse bestanden; sie wurde im zuletztgenannten Jahre aufgelöst und in eine Rentenversicherung mit der hiesigen Lebensversicherungsgesellschaft Germania umgewandelt; diese hat von der Schifferwitwenkasse total 82 842,50 Mk. erhalten und damit die Verpflichtung übernommen, an die zur Zeit der Auflösung der Kasse vorhandenen Kassenmitglieder lebenslängliche Renten im Betrage von je 150 Mk. zu zahlen; gegenwärtig beziehen noch einige 40 Witwen diese Rente.

Auch der Verein pommerscher Seesteuerleute hat „gegenseitige Unterstützuug in Ausnahmefällen und eine einmalige Beihilfe an die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder" zu seiner Aufgabe gemacht.

Näheres ist mir trotz mehrfacher Bemühungen darüber nicht bekannt geworden.

Ferner hat der Seemaschinistenklub u. a. „Gegenseitige Unterstützung in außergewöhnlichen Fällen" auf seine Fahne geschrieben. Hilfsbedürftigen Mitgliedern sowie Witwen und Waisen gestorbener Mitglieder kann auf ihren schriftlichen Antrag beim Vorstande nach Prüfung der Sachlage durch die Unterstützungskommission Unterstützung aus Mitteln der Kasse gewährt werden. Witwen oder Kindern zur See gebliebener Mitglieder werden 15 Mk., die sonst zur Ausschmückung des Sarges verwendet werden, übersandt. Weiter wird beim Ableben eines Mitgliedes an die Hinterbliebenen eine Unterstützung gezahlt, die sich aus einer Grundtaxe von 50 Mk. zusammensetzt, vermehrt um den Jahresbeitrag von 11,40 Mk. mal Anzahl der vollendeten Mitgliedsjahre, so daß z. B. die Hinterbliebenen eines Mitglieds, das 10 Jahre dem Vereine angehörte, 164 Mk. erhalten würden. Hierbei gilt eine Wartezeit von 2 Jahren, innerhalb der nur die erlegten Beiträge zurückgezahlt werden.

Das Vereinsvermögen bezifferte sich am Ende des Jahres 1901 auf 10112,87 Mk.; es geht das Bestreben des Vereinsvorstandes dahin, das

Vermögen durch alljährlich zu vergrößernde Überschüsse auf die Höhe zu bringen, welche nötig ist, um die Wohlfahrtseinrichtungen immer weiter auszubauen [1].

Endlich sucht auch der Seemannsverband durch Unterstützungen die Lage seiner Mitglieder zu verbessern. Im hiesigen „Volksboten“, dem Organ für die arbeitende Bevölkerung Pommers, kann man in den Berichten über die Sitzungen der Mitgliedschaft Stettin öfter lesen, daß „Kollegen“ Unterstützungen gewährt worden sind.

Allgemeine Lebensverhältnisse.

K. Die sittlichen Zustände der Seeleute sind hier nicht die schlechtesten.

In Bezug auf Trinken, geschlechtliche Ausschweifungen und Geldvergeudung ist das Schiffsvolk sicher nicht schlimmer als andere ihm gleichstehende Bevölkerungsklassen, und das gilt in der Hauptsache auch nur für jüngere, unverheiratete Seeleute. Die älteren sind sogar zum weitaus größten Teile recht solide und sparsame Männer, die, wenn sie freie Zeit genug bekommen können, es vorziehen, nach Hause zu den Ihrigen zu gehen, als sich in den Wirtshäusern herumzutreiben und ihren Verdienst leichtsinnig zu verschwenden. Viele senden ihre ganze Monatsheuer an ihre Familie, und es genügen ihnen für ihre geringen Bedürfnisse an Tabak und Spirituosen die verdienten Überstundengelder.

Das Heuer- und Schlafbaaswesen übt in dieser Beziehung hier wohl gar keinen Einfluß aus.

Die Seemannsmission wird m. E. diejenigen Seeleute, die zu einem leichten Lebenswandel neigen, von diesem kaum abzubringen im stande sein. Zur Seemannsmission selbst sollen sich, wie mir von dieser mitgeteilt wurde, die größeren Reeder durchaus freundlich stellen; die Kapitäne und Offiziere aber ignorierten mit wenigen Ausnahmen ihre Arbeit und hätten ein geringes Bewußtsein von der Wichtigkeit derselben für das sittliche Wohl der Leute. Der Seemannsverband nimmt hier zur Seemannsmission eine ausgesprochen feindliche Haltung nicht ein; ihm scheint diese Institution ziemlich gleichgültig zu sein; für diese Annahme spricht auch, daß im „Seemann“ Angriffe gegen die hiesige Seemannsmission nur vereinzelt zu finden gewesen sind. Wenn ich recht beobachtet habe, so glaube ich das auf die beiden an der Spitze stehenden Personen — den Leiter der Seemanns-

[1] Es besteht hier noch ein Verein der See-, Fluß- und Landmaschinisten, von dem aber Auskunft nicht zu erlangen war.

mission, Herrn Pastor Thimm und den Vorsitzenden der Mitgliedschaft Stettin vom Seemannsverbande in Deutschland, Herrn Reinhold Müller —, zurückführen zu sollen, die bei aller Entschiedenheit, mit der sie ihre Sache vertreten, im Grunde doch versöhnliche Naturen sind.

Für Lektüre an Bord ist von seiten der Reeder nicht gesorgt; Lesematerial beschafft nur die Seemannsmission durch Verteilung von Büchertaschen, die auf den Schiffen meist gern entgegen genommen würden; diese Büchertaschen werden auch zum Teil in anderen Häfen umgetauscht.

Eine Geselligkeit zwischen Offizieren und Mannschaften besteht nicht und ist im Interesse der Disziplin an Bord wohl auch nicht gut möglich.

Der Umgangston ist im allgemeinen nicht schlecht, sowohl von seiten der Vorgesetzten als auch zwischen den Leuten; er wird schließlich auch, soweit ihn Vorgesetzte anzugeben haben, in nicht geringem Maße von der Führung der Leute selbst mit abhängen und daß sich diese zusehends besserte, ist von niemand behauptet worden; im übrigen haben die Vorgesetzten selbst das größte Interesse daran, auf ein gutes Verhältnis mit den Leuten hinzuarbeiten, und das ist natürlich leichter, wenn die Behandlung eine gerechte und wohlwollende ist; hierfür ist aber wieder Voraussetzung ein entsprechendes Betragen.

Die einzelnen Kategorien der Schiffsleute scheiden sich zweifellos von einander ab; sie werden darauf auch schon durch die Verteilung in die verschiedenen Logis hingeleitet; daß durch diesen Klassengeist gerade für die Feuerleute ein besonderer Nachteil entstände, ist auf den hiesigen Schiffen kaum wahrzunehmen; allerdings gehören die Heizer nicht durchweg zu dem besten Material, und sie sind nach den Erfahrungen des hiesigen Seemannsamtes von der Mannschaft derjenige Teil, der am meisten wechselt.

Ein Bewußtsein gemeinsamer Interessen dehnt sich auf die einzelnen Klassen der Schiffsbesatzung ohne Frage aus. Den deutlichsten Beweis dafür liefert das Bestehen der bereits unter I. genannten Vereine, die hauptsächlich zur Vertretung der gemeinsamen beruflichen Angelegenheiten dienen:

Seeschifferverein Stettin E. V. (Nach den Satzungen des Vereins vom 25. März 1901 ist Zweck desselben gegenseitige Belehrung und Förderung der Seeschiffahrtsinteressen im allgemeinen sowie der Interessen des Standes der Seeschiffer im besonderen);

Verein pommerscher Seesteuerleute (nach dem Statut vom 16. Februar 1893, das aber demnächst abgeändert werden soll, ist u. a. Zweck des Vereins: Schutz und Förderung der Rechte und Interessen seiner Mitglieder);

Seemaschinistenklub (das Statut vom 6. Februar 1893 bezeichnet als Zweck zwar nur, die allgemeine sowie die berufsmäßige Bildung seiner Mitglieder zu fördern und gegenseitige Unterstützung in außergewöhnlichen Fällen zu gewähren, tatsächlich aber vertritt und fördert der Verein auch die Interessen seiner Mitglieder);

Mitgliedschaft Stettin vom „Seemannsverbande in Deutschland" (nach dem revidierten Statut vom 1. Juli 1901 hat der Verband, der seinen Sitz in Hamburg hat, den Zweck, für die Interessen der Seeleute zu wirken und dadurch die Lage derselben nach jeder Richtung hin zu heben). —

Kapitäne sind hier nicht selten Schiffspartner; nach dem Schiffsregister bei folgenden Schiffen: Germania, Hispania, Holsatia, (Reederei W. Kunstmann); Kreßmann und Amalia (Reederei Rud. Christ. Gribel); Adele Köppen und Albert Köppen (Reederei Robert Köppen); Clara (Reederei Albert Stenzel & Rolke); Susanne (Reederei F. Ivers); Dora Retzlaff (Reederei Emil R. Retzlaff); Stadt Memel (Reederei E. Haubuß); Tilsit (Reederei Richard Lansert); Stadt Stralsund und Stralsund I (Reederei W. Lüdke & Co.).

Außerdem sind die Kapitäne Gesellschafter bei den Dampfern Freya und Imperator der Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Bräunlich, G. m. b. H.

Das häusliche Leben verheirateter Schiffsleute, die vorwiegend aus der Gegend am Haff und an der Küste stammen, ruht zumeist auf guter Basis. Den Winter über, während die Schiffe aufliegen, gehen, wie bereits früher ausgeführt wurde, viele Seeleute nach Hause, „um nach dem Rechten zu sehen". Nicht wenige haben in ihrem Heimatsort ein kleines Anwesen, das die Frau mit den Kindern und sonstigen Angehörigen während der Abwesenheit des Mannes bewirtschaftet und aus dessen Bewirtschaftung nicht selten der Lebensunterhalt der Familie zu einem guten Teile mit bestritten wird; die so situierten Seeleute können von der Heuer noch etwas erübrigen und auf diese Weise zu einem bescheidenen Wohlstande gelangen. Alle sind freilich nicht so gestellt; ein Teil muß sich auch sein Leben lang mit Pachtland behelfen; ein anderer bringt es durch widrige Verhältnisse auch nicht einmal dahin und lebt lediglich aus der Hand in den Mund; trotzdem ständen sich diese dabei immer noch besser, wenn sie zur See führen, als wenn sie als Arbeiter auf dem Lande blieben; aber das ganze Sinnen und Trachten ordentlicher Seemannsfamilien soll auf den Erwerb einer kleinen Wirtschaft gerichtet sein, auf der sie dann ihre alten Tage sorglos verbringen können.

Die Wohnungen sind fast durchweg einfach, aber behaglich und sauber, und es herrscht Ordnung in ihnen.

Der Seemann, der sein eigenes Häuschen hat, soll nie ohne Farbentopf heimkehren; in der Ruhezeit streicht er die Türen und Fenster seines Heims und die Zäune seines Gartens, so daß die Behausungen der Seeleute einen äußerst freundlichen und schmucken Eindruck machen und schon von außen erkennen lassen, wen sie beherbergen.

Mietwohnungen bestehen größtenteils aus 2 Stuben, Kammer und Küche nebst Zubehör und kosten 60, 75—100 Mk. pro Jahr für Matrosen und Heizer; Maschinisten und Steuerleute pflegen auch mehr 110—145 Mk., Kapitäne 2—300 Mk. aufzuwenden.

Kapitäne und Offiziere haben diese Orte in den letzten Jahrzehnten häufiger verlassen und sind aus Rücksicht auf die Erziehung ihrer Kinder in größere Städte gezogen.

Die Frauen gehen in den Schifferorten, da sie in der Regel durch ihre eigene Wirtschaft in Anspruch genommen sind, keinem besonderen Erwerbe nach; im übrigen fänden sie dazu, außer in der Landarbeit, auch gar keine Gelegenheit; dasselbe gilt auch für die Kinder.

Ein schönes Stück Geld verdienen so nebenher namentlich letztere, aber auch öfter Frauen durch Sammeln von Beeren in den ausgedehnten Waldungen der Umgegend der Schifferorte.

Um sich eine Vorstellung davon machen zu können, wie einträglich das Beerenlesen in günstigen Jahren ist, gebe ich einen in Nr. 432 der Ostseezeitung vom 15. September 1902 enthaltenen, aus Köslin vom 14. des Monats datierten Bericht hier wieder:

„Während der in dieser Gegend nunmehr beendeten Blaubeerenernte sind aus den diesseitigen Waldungen an 5000 Ztr. dieser Frucht nach Hamburg, meistens für London bestimmt, und an 600 Ztr. nach Berlin mittelst der Bahn versandt und außerdem nach Kolberg durch Fuhrwerke mindestens 150 Ztr. befördert worden, was ein Ausfuhrquantum von 5750 Ztr. ergibt. Bezahlt wurden die Beeren durchschnittlich mit 9 Mk. der Zentner an Ort und Stelle schon, wo sie gepflückt waren, so daß hierdurch eine Einnahme von 51 750 Mk. erzielt worden ist. Hier in der Stadt und der nächsten Umgebung sind vom Markte gekauft worden mindestens an 350 Ztr., die etwa mit 12—15 Pf. das Liter bezahlt sind, die also weitere 420 Mk. eingebracht haben, so daß also das nur auf wenige Wochen beschränkte Blaubeerenpflücken der ärmeren Bevölkerung in hiesiger Gegend an 55 750 Mk. eingebracht hat, wovon für den Stadtsäckel an 1050 Mk. abgefallen sind für Erteilung von Pflück-Erlaubnisscheinen, welche 10, 20, 50 Pf., 1 Mk. und mitunter sogar 1,50 Mk. kosteten.“

Ganz anders liegen die Verhältnisse in Stettin.

Hier wohnen hauptsächlich Kapitäne, dann Steuerleute und 1. Maschinisten; die übrigen Kategorien seltener; sie können mit ihren Einkünften in der Großstadt wegen der teueren Lebensweise daselbst auch nicht auskommen; manche, die von ihrem Heimatsdorf hierher übergesiedelt sind, sind aus dem Grunde wieder weggezogen.

Frauen und Kinder des unteren Deck- und Maschinenpersonals müssen hier mit verdienen helfen; die Frauen waschen, plätten, nehmen Aufwartedienste an, tragen Zeitungen aus u. s. w.; die Kinder suchen sich gleiche oder ähnliche Beschäftigungen wie die beiden zuletzt genannten.

Wohl höchst selten kommt es vor, daß die Frau ein Geschäft betreibt, denn das setzt doch schon etwas, wenn auch nicht gerade viel Kapitalvermögen voraus; bei meinen Nachforschungen ist mir nur von einem Matrosen die Mitteilung geworden, daß seine Frau ein Geschäft — einen Grünkram — habe, allerdings lebten diese Leute in kinderloser Ehe, sonst wäre die Sache vielleicht auch nicht durchzuführen gewesen.

Die Wohnungspreise stellen sich in Stettin für eine Wohnung von zwei Stuben mit Küche und Zubehör im Hinterhause, wie sie von Matrosen und Heizern bezogen werden dürften, auf monatlich 18—25 Mk.; im Vorderhause kosten Wohnungen von dieser Größe schon bedeutend mehr: 20—40 Mk., je nach dem Hause.

Steuerleute wenden nicht sehr viel mehr als 30 Mk. an; 1. Maschinisten können etwas weiter gehen.

Kapitäne geben für die Wohnung, jedenfalls ganz nach ihren Einkommensverhältnissen, 800, 900, 1000 und mehr Mark aus.

Herkunft und Verbleiben.

L. Die auf Stettiner Schiffen fahrenden Seeleute rekrutieren sich nach Schätzung zuverlässiger Sachverständiger — statistische Nachweisungen darüber existieren nicht — zu $^{3}/_{4}$ aus der Bevölkerung am Haff und an der Küste, $^{1}/_{4}$ stellt das Binnenland und mit etwa 2 % von der Gesamtsumme ist das Ausland beteiligt.

Die Seemannsfamilien in den Ortschaften am Haff und an der Küste sind ungemein seßhaft. In Stepenitz z. B., wo die Kirchenbücher bis zum Jahre 1739 zurückreichen — die früheren sind bei einer Feuersbrunst vernichtet worden —, sind eine ganze Anzahl von Seemannsfamilien wie Lieckfeldt, Kieker, Kann, Westphal, Post und andere um diese Zeit schon verbreitet gewesen und haben sich dort bis auf den heutigen Tag erhalten. Von den Familien Lieckfeldt, Kieker und Kann hat der Pastor zu Stepenitz, Herr Freyer, Stammbäume angefertigt, nach denen diese Familien im 6. und 7. Gliede

Schiffskapitäne aufweisen und viele Angehörige derselben den Tod in den Wellen gefunden haben.

Ähnliche Verhältnisse mögen auch in anderen Orten wie Pölitz, Köpitz, Alt- und Neuwarp, Groß-Ziegenort, Ueckermünde u. s. w. bestehen.

So große Unterschiede entdeckt man hier in der Herkunft der verschiedenen Kategorien der Mannschaft nicht. Wie die Matrosen und Heizer, so gehen auch die Maschinisten, Stewards und Köche aus der seemännischen Bevölkerung hervor; Maschinisten liefert viel die Stadt Stettin und auch das Binnenland trägt sein Teil dazu bei; die Maschinisten kehren oft in Beschäftigung an Land zurück.

Zu den Maschinisten und Feuerleuten stellen Schlosser, Schmiede, überhaupt alle Eisenarbeiter das stärkste Kontingent.

Die Mehrzahl der Seeleute soll in der Kriegsmarine gedient haben.

In der Handelsmarine halten die Seeleute bis in die 50er Jahre aus; es spielt dabei das Seh- und Hörvermögen eine bestimmende Rolle; läßt dieses nach, so erachtet es der Seemann für gekommen, die Fahrt einzustellen.

Nach Aufgabe der Seefahrt wenden sich die Seeleute verschiedenen Berufen zu. Abgesehen von dem Teil, der sich eine kleine Wirtschaft erworben hat und von dem Betrieb resp. Ertrage derselben leben kann, gehen welche auf Fischfang, andere werden Hafenarbeiter, andere betreiben Gastwirtschaft, andere suchen sich Stellen in städtischen Diensten u. s. w.

Der Entwicklungsgang vom Matrosen zum Kapitän dürfte auch heute noch bestehen, zwingen doch schon die geltenden Bestimmungen über die betreffenden Prüfungen dazu. Die sämtlichen Kapitäne der Neuen Dampferkompagnie haben ihre Laufbahn als Schiffsjungen begonnen; bei dieser Schiffahrtsgesellschaft rücken die Steuerleute nach dem Dienstalter zum Kapitän auf.

Die Qualität als Reserveoffizier der Kriegsmarine wirkt im allgemeinen auf die Beförderung nicht ein; mitunter wird indes darauf bei der Besetzung von Stellen auf größeren oder denjenigen Schiffen, die Passagiere mit befördern, Rücksicht genommen.

Desertionen sind zur Kenntnis des hiesigen Seeamtes gelangt:

1898: 8 (3 Matrosen, 4 Heizer, 1 Junge),
1899: 11 (5 Matrosen, 6 Heizer),
1900: 20 (5 Matrosen, 1 Leichtmatrose, 2 Jungen, 10 Heizer, 2 Maschinisten),
1901: 30 (9 Matrosen, 3 Leichtmatrosen, 4 Jungleute, 1 Junge, 1 Koch, 1 Steward, 11 Heizer).

Die Ursachen der Desertionen sind nicht bekannt geworden; die höheren Löhne, die in fremden Häfen gezahlt werden, mögen aber wohl auch mit darauf eingewirkt haben.

Sogenannte Übergeher werden in fremden Häfen auf Stettiner Schiffen nicht angenommen, ebenso nicht farbige Heizer und Kulis.

Man kann nicht sagen, daß sich hier ein besonderer Beruf des unteren Maschinenpersonals (Feuerleute) ausgebildet hätte; Schlosser ꝛc. treten als Feuerleute ein, und wenn ihnen der Schiffsdienst zusagt und sie das nötige Zeug dazu besitzen, streben sie weiter und suchen die vorgeschriebenen Prüfungen als Maschinisten abzulegen.

Selbstmorde des Schiffsvolks sind beim hiesigen Seeamte noch nicht gemeldet worden.

Ausbildung und Besatzung.

M. Mit der Verdrängung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt scheinen sich die Seeleute auch mit besonderer Vorliebe dem Dienste auf Dampfern hinzugeben und wohl hauptsächlich aus dem Grunde, weil die während der Reise auf Dampfern auszuführenden Arbeiten nicht so schwierig und so vielseitig sind, wie auf Segelschiffen. Auch die bessere Kost, die auf Dampfern verabreicht werden kann, mag mit dazu beigetragen haben, daß der Seemann dem Dienste auf Dampfern den Vorzug gibt.

Auf die Disziplin und die Berufsfreudigkeit hat die Verdrängung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt sicherlich keinen günstigen Einfluß ausgeübt. Früher bildete auf Segelschiffen die Besatzung eine Familie, und der Seemann hing an seinem Schiff; es ist dies wohl auch heutigen Tages noch auf Segelschiffen mehr oder minder der Fall. Anders jedoch auf Dampfschiffen; auf diesen ist die Mannschaft viel flüssiger geworden; es kommt aber auch heute noch vor, daß namentlich Matrosen eine ganz respektable Anzahl von Jahren auf demselben Schiffe oder doch auf Schiffen derselben Reederei fahren [1]. Übrigens ist die große Mehrzahl der verheirateten Seeleute aus der Umgegend bestrebt, ausschließlich auf Dampfern zu fahren, die regelmäßig hierher zurückkehren, so daß es manchmal schwer wäre, für Schiffe, welche im Auslande verkehren, die wenigen Leute, die außer einem alten Stamm noch gebraucht werden, zu erhalten. Abgesehen von diesem

[1] Das wird auch bestätigt durch eine Mitteilung in Nr. 518 der Ostseezeitung vom 4. November 1902:

„Ein Jubiläum seltener Art beging am 1. November d. Js. der Bootsmann August Rapräger aus Grabow, der an diesem Tage 25 Jahre bei der Reederei Rud. Christ. Gribel hier tätig war. Es beweist dies, daß der gute Geist, der die pommerschen Seeleute von jeher beseelte, noch nicht ausgestorben ist. Der Jubilar hat sich stets durch große Pflichttreue und Tüchtigkeit in seinem Beruf ausgezeichnet und hat die ihm von seiten seiner Reederei gewordene Anerkennung redlich verdient.“

Falle kann aber, wie schon früher ausgeführt wurde, in normalen Zeiten über Knappheit an Matrosen und Heizern hier nicht geklagt werden.

Maschinelle Einrichtungen haben die wenigen in pommerschen Häfen (Barth und Stralsund) beheimateten Segelschiffe, die für transatlantische Fahrt noch in Frage kommen, nicht.

Fälle von Überladungen sind vom hiesigen Seeamt noch nicht festgestellt worden; immerhin mag es sich ereignen, daß Schiffe hin und wieder — durch besondere Verhältnisse veranlaßt — mehr Ladung einnehmen, als wohl zu verantworten wäre.

Die Reeder und die Kapitäne versprechen sich von der Einführung der Tiefladelinie nicht viel und zwar aus denselben Gründen, die Perels[1] aus bezüglichen Erkenntnissen der Seeämter und des Oberseeamtes dagegen anführt: Das Ergebnis der Vermessung sei für die Ladungsfähigkeit nicht unbedingt maßgebend, sondern auch die Bauart des Schiffes und dessen Größe, sowie das größere oder geringere spezifische Gewicht des Baumaterials seien dafür von Bedeutung; die wirkliche Ladungsfähigkeit übersteige die durch die Vermessung festgestellte Tonnenzahl, und zwar werde im allgemeinen als Regel angenommen, daß ein Schiff ein und einhalb mal so viel Tonnen zu 1000 kg tragen kann, als dasselbe britische Registertonnen zählt; im übrigen sei hauptsächlich das Verhältnis des Tiefganges des Schiffes zur Auswässerung entscheidend; daneben komme aber auch die Eigenartigkeit des Gegenstandes der Ladung, deren spezifisches Gewicht, dessen Kapazität zur Aufnahme von Feuchtigkeit 2c. in Betracht.

Der Seemannsverband dagegen hält dafür, daß durch Einführung der Tiefladelinie Überladungen vorgebeugt und dadurch das Leben der Seeleute besser geschützt werde.

Schiffsjungen-Schulschiffe gibt es hier nicht.

Die Ausbildung des Deckpersonals auf Segelschiffen ist dringend erwünscht, wenn sie auch für die ganze Besatzung nicht unbedingt nötig ist. Die Arbeit der Matrosen kann auf Dampfschiffen durch ungelernte Arbeiter auf See nicht verrichtet werden und an Land nur teilweise. Nachdem die Segelschiffahrt hier ganz ausgestorben ist, fährt ein Teil der jüngeren Leute auf hamburgischen und auch amerikanischen Segelschiffen, besonders aus Vorpommern.

Gelernte Arbeit wird durch ungelernte nicht verdrängt, vielmehr umgekehrt ungelernte, soweit sie überhaupt vorhanden ist, durch gelernte, denn

[1] Perels, Handbuch des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche, Berlin 1884, S. 89 ff.



Laufende Nummer	Name des Schiffs	Besatzung und zwar: Steuerleute I.	Steuerleute II.	Maschinisten I.	Maschinisten II.	Maschinisten III.	Assistenten	Bootsleute	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Zimmerleute	Köche und anderes Küchenpersonal	Stewards und anderes Bedienungspersonal	Heizer	Trimmer	Gesamtbesatzung einschließlich Kapitän	Werden auf dem Schiffe Passagiere befördert und eventl. für wieviel Passagiere ist es eingerichtet?	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Neue Dampferkompagnie.																		
1	Archimedes . . .	1	—	1	—	—	1	1	3	—	—	1	1	1	2	—	13	Keine Passagiereinrichtung, nur Deckpassagiere	
2	Arkona	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	1	1	3	—	15	Kajüte 12	
3	Berlin	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	1	1	3	—	15	—	
4	Breslau	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	4	—	17	—	
5	Köln	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	4	—	17	—	
6	Direktor Reppenhagen	1	1	1	1	—	1	—	6	—	—	1	1	1	5	—	20	—	
7	Elsa	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	3	—	16	Kajüte 6	
8	Gertrud	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	3	—	16	" 6	
9	Königsberg . . .	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	3	—	16	—	
10	Leipzig	1	1	1	1	—	—	—	5	—	—	1	1	1	4	—	17	—	
11	Libau	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	1	1	3	—	15	—	
12	London	1	1	1	1	—	—	—	5	—	—	1	1	1	4	—	17	—	
13	Moskau	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	Junge 1 Koch 1	1	3	—	16	I. Kajüte 16 II. " 12	
14	Oberbürgermeister Haken.	1	1	1	1	—	1	1	5	—	—	1	Junge 1 Koch 1	Steward 1 Stewardeß 1	4	—	21	" 48	
15	Orpheus	1	—	1	1	—	—	1	3	—	—	1	1	1	2	—	13	" 2	
16	Preuße	1	—	1	1	—	—	1	3	—	—	1	1	1	2	—	13	Keine Passagiereinrichtung, nur Deckpassagiere	
17	Reval	1	—	1	1	—	—	1	5	-	—	1	Junge 1 Koch 1	—	3	—	16	Kajüte 4	
18	Rhein	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	Steward 1 Stewardeß 1	4	—	18	" 17	
19	St. Petersburg .	1	1	1	1	1	1	1	8	—	—	1	1	1	6	2	27	—	
20	Stockholm . . .	1	—	1	1	—	—	1	4	—	-	1	1	1	3	—	15	—	
21	Wolga	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	Junge 1 Koch 1	1	4	—	18	Kajüte 22	

W. Kunstmann.

1	Bavaria	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	1	1	1	6	—	20	—	
2	Germania	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	1	1	1	6	—	20	—	
3	Hammonia	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	1	1	1	6	—	20	—	
4	Hispania	1	—	1	1	—	2	1	4	2	—	1	1	1	6	—	22	—	
5	Holsatia	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	1	1	1	6	—	20	—	
6	Industria	1	—	1	1	—	1	1	4	2	—	1	1	1	7	—	22	—	
7	Lund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Dieser Dampfer ist außer Betrieb gesetzt und dient als Lagerschiff.
8	Nordstern	1	—	1	—	—	1	—	2	—	—	—	1	—	1	—	8	—	
	zus.	7	—	7	6	—	8	6	26	8	—	6	7	6	38	—	132	—	

Rud. Christ. Gribel.

1	Alexandra	1	—	1	1	—	—	1	3	1	1	—	1	—	3	—	14	—	
2	Amalia	1	—	1	—	—	1	—	3	—	—	—	1	—	1	—	9	—	
3	Arnold	1	—	1	1	—	—	1	5	1	—	1	1	1	3	—	17	—	
4	Christian	1	—	1	1	—	1	1	4	—	1	—	1	1	4	—	17	—	
5	Eduard	1	—	1	1	—	—	1	4	1	—	—	1	1	2	—	14	—	
6	Kreßmann	1	—	1	—	—	1	1	3	1	—	1	1	1	2	—	14	I. Kajüte 12 II. " 14	
7	Kurt	1	—	1	1	—	—	1	3	1	—	—	1	—	2	—	12	—	
8	Lina	1	—	1	—	—	1	1	5	—	—	—	1	—	3	—	14	I. Kajüte 12 II. " 16	
9	Olga	1	—	1	1	—	—	1	4	—	1	—	1	1	3	—	15	I. " 24 II. " 12	
10	Renata	1	—	1	1	—	—	1	4	—	2	—	1	—	3	—	15	—	
11	Rudolf	1	—	1	—	—	1	1	3	—	—	—	1	—	1	—	10	—	
12	Sedina	1	1	1	1	—	—	—	6	—	1	—	1	2	4	—	19	I. Kajüte 36 II. " 12	
13	Siegfried	1	—	1	1	—	—	1	3	—	1	—	1	—	3	—	13	—	
14	Stolp	1	—	1	—	—	1	—	4	—	1	—	1	—	1	—	11	—	
15	Theodor	1	—	1	1	—	—	1	4	1	—	—	1	1	4	—	16	—	
16	Ursula	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	—	1	1	3	—	16	—	
17	Viadra	1	—	1	1	—	—	1	3	2	—	—	1	1	4	—	16	—	
18	Wipper	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	—	1	1	3	—	14	—	
	zus.	18	1	18	13	—	7	15	69	9	8	2	18	11	49	—	256	—	

Laufende Nummer	Name des Schiffs	Besatzung und zwar: Steuerleute I.	Steuerleute II.	Maschinisten I.	Maschinisten II.	Maschinisten III.	Maschinisten Assistenten	Bootsleute	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Zimmerleute	Köche und anderes Küchenpersonal	Stewards und anderes Bedienungspersonal	Heizer	Trimmer	Gesamtbesatzung einschließlich Kapitän	Werden auf dem Schiffe Passagiere befördert und eventl. für wieviel Passagiere ist es eingerichtet?	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	Albert Stenzel & Rolke.																		
1	Askania	1	—	1	1	—	—	1	3	—	1	—	1	—	2	—	12	—	
2	Clara	1	—	1	1	—	—	1	2	—	1	—	1	—	2	—	11	—	
3	Mathilde	1	—	1	1	—	1	—	5	2	1	—	1	—	2	2	18	—	
4	Pomerania	1	—	1	1	—	—	1	2	1	—	—	1	—	2	—	11	—	
5	Prussia	1	—	1	1	—	1	1	3	2	1	—	1	—	4	—	17	—	
6	Rhenania	1	1	1	1	—	1	—	5	—	1	1	1	1	4	—	19	—	
7	Saxonia	1	—	1	1	—	—	1	3	2	2	—	1	—	4	—	17	—	
8	Stadt Stolp	1	—	1	1	—	—	1	3	—	—	—	1	—	1	—	10	—	
9	Thuringia	1	1	1	1	—	1	—	4	2	1	1	1	—	4	—	19	—	
10	Westphalia	1	—	1	1	—	—	1	2	1	1	—	1	—	3	—	13	—	
	zus.	10	2	10	10	—	4	7	32	10	9	2	10	1	28	2	147	—	
	Robert Köppen.																		
1	Adele Köppen	1	—	1	1	—	—	—	3	2	—	1	1	1	3	—	15	—	
2	Robert Köppen	1	1	1	1	—	—	—	4	1	—	1	1	1	4	—	17	—	
3	Albert Köppen	1	1	1	1	—	—	—	4	1	—	1	1	1	3	2	18	—	
	zus.	3	2	3	3	—	—	—	11	4	—	3	3	3	10	2	50	—	

F. Ivers.

1	Britannia . . .	1	—	1	1	—	—	1	4	1	—	1	1	1	3	—	16	—	
2	Hispania	1	—	1	1	—	—	1	4	1	—	1	1	1	3	—	16	—	
3	Italia	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	3	—	16	—	
4	Susanne	1	—	1	—	—	1	1	4	—	—	—	1	1	2	—	13	10 Passagiere	
5	Svionia	1	—	1	1	—	—	1	5	—	—	1	1	1	3	—	16	—	
	zus.	5	—	5	4	—	1	5	22	2	—	4	5	5	14	—	77	—	

Emil R. Retzlaff.

1	Dora Retzlaff . .	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	—	1	1	4	—	15	—	
2	Emil R. Retzlaff	1	—	1	1	—	1	1	4	1	—	—	1	1	3	2	18	—	
3	Uhlenhorst . . .	1	—	1	1	—	—	1	2	2	1	—	1	—	3	—	14	—	
	zus.	3	—	3	3	—	1	3	10	3	1	—	3	2	10	2	47	—	

Stettiner Dampfschiffsgesellschaft J. F. Braeunlich, G. m. b. H.

1	Freya	1	1	1	1	—	2	1	3	1	1	1	1	Stewardeß* 1	8	—	24	ca. 1000 Passagiere	*Außerdem im Sommer während des Vollbetriebes noch ca. 10 Mann Restaurationspersonal.
2	Germania . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Außer Betrieb gesetzt.
3	Imperator . . .	1	1	1	1	—	2	1	6	—	—	—	1	*2	8	—	25	ca. 1000 Passagiere	*Außerdem im Sommer während des Vollbetriebes noch ca. 10 Mann Restaurationspersonal.
	zus.	2	2	2	2	—	4	2	9	1	1	1	2	3	16	—	49	—	

E. Haubuß.

1	Curonia	1	—	1	1	—	—	1	3	2	—	—	1	Steward 1 Stewardeß 1	2	—	15	34 Passagiere	
2	Kurland	1	—	1	1	—	—	1	3	1	—	—	1	—	2	—	12	—	
3	Pauline Haubuß	1	—	1	1	—	—	1	3	1	—	—	1	—	2	—	12	—	
4	Stadt Memel . .	1	—	1	1	—	—	1	3	—	—	—	1	—	1	—	10	16 Passagiere	
	zus.	4	—	4	4	—	—	4	12	4	—	—	4	2	7	—	49	—	

Laufende Nummer	Name des Schiffs	Steuerleute I.	Steuerleute II.	Maschinisten I.	Maschinisten II.	Maschinisten III.	Maschinisten Assistenten	Bootsleute	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Zimmerleute	Köche und anderes Küchenpersonal	Stewards und anderes Bedienungspersonal	Heizer	Trimmer	Gesamtbesatzung einschließlich Kapitän	Werden auf dem Schiffe Passagiere befördert und eventl. für wieviel Passagiere ist es eingerichtet?	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
	Ostsee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.																		
1	Hellmuth	1	—	1	1	—	—	1	3	1	—	—	1	1	4	—	15	I. Kajüte 15 II. " 8	
2	Ostsee	1	—	1	1	—	—	1	5	—	1	—	1	Steward 1 Stewardessen 2	4	—	19	I. " 36 II. " 12	
	zus.	2	—	2	2	—	—	2	8	1	1	—	2	4	8	—	34	—	
	A. Bredt (Gotha).																		
1	Deutscher Kaiser	1	1	1	1	—	1	—	5	1	—	1	1	2	3	2	21	—	
	Richard Lanfert.																		
1	Doris	1	—	1	1	—	—	1	2	1	1	—	1	—	2	—	12	—	
2	Franz Lanfert .	1	—	1	1	—	—	1	3	—	—	—	1	—	2	—	11	—	
3	Tilsit	1	—	1	1	—	—	1	2	1	—	—	1	—	1	—	10	—	
	zus.	3	—	3	3	—	—	3	7	2	1	—	3	—	5	—	33	—	
	Nimtz & Henning.																		
1	Vilda	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	1	—	3	—	14	—	

	W. Sprenger.																		
1	Luise	1	—	1	1	—	—	1	3	—	2	—	1	—	3	—	14	—	
	Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation vorm. G. Sinner.																		
1	Karlsruhe . . .	1	—	1	1	—	—	1	3	1	1	—	1	—	2	—	13	—	
	W. Lübke & Co.																		
1	Stadt Stralsund	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	8	—	
2	Stralsund I . .	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	8	—	
3	Wilhelm Lübke .	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2	—	8	—	
	zus.	3	—	3	—	—	—	—	6	—	—	—	3	—	6	—	24	—	
	Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien.																		
1	Senior	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Keine Mannschaften angemustert; macht nur Binnenfahrten.
	Th. Weber & Sohn.																		
1	Merkurius . . .	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	1	1	—	2	—	10	—	
	Gebrüder Jakob.																		
1	Heinrich	1*	—	1	1	—	—	—	2	—	—	—	1	—	1	—	8	—	*Einzelsteuermann.
	Ferd. Blanck.																		
1	Bornholm . . .	1	—	1	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	2	—	9	Auf Flüssen 452 Passag. Auf dem Haff 883 " Auf See 254 "	Außerdem in der Badesaison noch 4 Mann Restaurationspersonal

Zusammenstellung.

Laufende Nummer	Name der Reederei	Besatzung und zwar: Steuerleute I.	Steuerleute II.	Maschinisten I.	Maschinisten II.	Maschinisten III.	Assistenten	Bootsleute	Matrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Zimmerleute	Köche und anderes Küchenpersonal	Stewards und anderes Bedienungspersonal	Heizer	Trimmer	Gesamtbesatzung einschließlich Kapitän	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	Neue Dampferkompagnie	21	5	21	20	1	4	18	98	—	—	21	25	22	72	2	351	
2	W. Kunstmann	7	—	7	6	—	8	6	26	8	—	6	7	6	38	—	132	
3	Rud. Christ. Gribel	18	1	18	13	—	7	15	69	9	8	2	18	11	49	—	256	
4	Albert Stenzel & Rolke	10	2	10	10	—	4	7	32	10	9	2	10	1	28	2	147	
5	Robert Köppen	3	2	3	3	—	—	—	11	4	—	3	3	3	10	2	50	
6	F. Ivers	5	—	5	4	—	1	5	22	2	—	4	5	5	14	—	77	
7	Emil R. Retzlaff	3	—	3	3	—	1	3	10	3	1	—	3	2	10	2	47	
8	St.Dpfschgef. J. F. Braeunlich, G. m. b. H.	2	2	2	2	—	4	2	9	1	1	1	2	3	16	—	49	
9	E. Haubuß	4	—	4	4	—	—	4	12	4	—	—	4	2	7	—	49	
10	Ostsee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	2	—	2	2	—	—	2	8	1	1	—	2	4	8	—	34	
11	A. Bredt (Gotha)	1	1	1	1	—	1	—	5	1	—	1	1	2	3	2	21	
12	Richard Lansert	3	—	3	3	—	—	3	7	2	1	—	3	—	5	—	33	
13	Rimtz & Henning	1	—	1	1	—	—	1	4	—	—	1	1	—	3	—	14	
14	W. Sprenger	1	—	1	1	—	—	1	3	—	2	—	1	—	3	—	14	
15	Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation vorm. G. Sinner	1	—	1	1	—	—	1	3	1	1	—	1	—	2	—	13	
16	W. Lüdke & Co.	3	—	3	—	—	—	—	6	—	—	—	3	—	6	—	24	
17	Pommerscher Industrie-Verein auf Aktien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Keine Mannschaften angemustert.
18	Th. Weber & Sohn	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	1	1	—	2	—	10	
19	Gebrüder Jacob	—	1	1	1	—	—	—	2	—	—	—	1	—	1	—	8	
20	Ferd. Blanck	1	—	1	—	—	1	—	8	—	—	—	—	—	2	—	9	
	(88 bemannte Schiffe)	86	15	88	75	1	81	68	332	47	24	42	91	61	270	10	1338	

das bessere Material wird stets bevorzugt werden; das trifft auch für die Maschinenarbeit zu.

Dritte Steuerleute sind auf hiesigen Schiffen, mit einer Ausnahme, nicht vorhanden; der Dienst der 2. Steuerleute nähert sich aber nicht dem der Matrosen, da erstere die letzteren doch anzuweisen und zu beaufsichtigen haben; ebensowenig kann bei den Maschinistenassistenten von einer Annäherung nach unten gesprochen werden.

Wie viel Mann Besatzung auf die Registertonne kommen, läßt sich schlechthin nicht angeben, denn die Besatzung ist nach der Größe und Bauart der Schiffe und der Technik des Betriebes so überaus verschieden, daß eine Durchschnittszahl nur irreführend sein würde.

Die vorstehenden Tabellen zeigen, wie viel Mann der Besatzung bei den einzelnen Stettiner Schiffen auf die verschiedenen Mannschaftsgattungen entfallen.

Nach dem Bericht des Seemannsverbandes ist die Besatzung zu schwach, da z. B. beim Verholen die ganze Besatzung (Koch, Steward, Heizer u. s. w.) helfen müßte, was oftmals Unglücksfälle zur Folge gehabt hätte, da diese Leute die Deckarbeit gemeinhin nicht genügend verständen[1]. Es mag dahingestellt bleiben, inwieweit diese Behauptungen richtig, besonders aber ob sie allgemein zutreffend sind; allein, wenn man obige Tabelle mit der unter dem Abschnitt A über die Größenverhältnisse der hiesigen Schiffe vergleicht, so wird sich selbst der Laie der Einsicht nicht verschließen können, daß die Besatzung auf manchen Dampfern im Verhältnis zu ihrer Größe recht knapp bemessen ist.

Versuche mit Ölfeuerung sind hier noch nicht gemacht worden.

Organisation.

N. In Stettin besteht eine Organisation von Seeleuten seit dem 1. Januar 1897 unter der Bezeichnung „Pommerscher Seemannsverein". Seit dem 1. Juli 1899 hat sie sich als Mitgliedschaft Stettin dem „Seemannsverband in Deutschland" angegliedert. Sie hat sich nach den Angaben des Vorsitzenden der Mitgliedschaft, Herrn Reinhold Müller, gut entwickelt und zählt z. Zt. ca. 1000 eingeschriebene resp. ca. 800 zahlende Mitglieder. Die Mitgliedschaft fluktuiert stark. Außer dem Vorsitzenden, dem eben erwähnten Herrn Reinhold Müller, gehören dem Vorstande an die Herren W. Kurth als Kassierer, C. Lünser als Schriftführer, F. Conrad

[1] Dritter Jahresbericht des Seemannsverbandes in Deutschland, Geschäftsjahr 1900, S. 90.

und Otto Schulz als Beisitzer. Die Zeitschrift „Der Seemann“ wird gehalten und auch außerhalb des Vereins gelesen. Reeder, Kapitäne, Offiziere, Maschinisten sowie die außerhalb stehenden (nicht organisierten) Arbeiter verhalten sich zur Organisation indifferent.

Ein Ausstand der hiesigen Seeleute hat im Jahre 1899 stattgefunden. Schon im April genannten Jahres hatten die Stettiner Seeleute ihre Forderungen dem Verein Stettiner Reeder unterbreitet, waren aber damit abschlägig beschieden worden; da die Reeder auch einer Einladung zu einer Vorstandssitzung des Pommerschen Seemannsvereins, die auf einen früher geäußerten Wunsch an sie erging, keine Folge leisteten, beschloß eine Versammlung von Seeleuten am 2. Mai einstimmig, die Forderungen vom April aufrecht zu erhalten und die geeignete Zeit zur Durchbringung dieser Forderungen abzuwarten. Die Zeit dazu schien im letzten Drittel des Mai gekommen zu sein, und, da sich die Reeder immer noch ablehnend verhielten, faßte die außerordentliche Generalversammlung des Pommerschen Seemannsvereins am 24. Mai den Beschluß, die Arbeit sofort einzustellen.

Die Forderungen des Pommerschen Seemannsvereins lauteten:

„I. Die Heuer rechnet vom Tage der An- bis zum Tage der Abmusterung, bei Verschickungen vom Tage der Abreise vom Anheuerungshafen, dieselbe beträgt für Zimmermänner und Köche 75 Mk., Bootsmänner 70 Mk., Heizer, Matrosen sowie volle Stewards 55 Mk.

II. Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert, so ist der Schiffer verpflichtet, in dem ersten Hafen, welcher erreicht wird, resp. in dem, in welchem sich das Schiff z. Zt. befindet, ohne Rücksicht auf die dort ortsübliche Heuer, dieselbe zu ergänzen. Falls dies nicht geschehen kann, so ist die dadurch ersparte Heuer unter die so geschwächte Kategorie der Mannschaft zu verteilen.

III. Die Mannschaft hat Anspruch auf 1/4 Bergelohn und ist dieser gleichmäßig zu verteilen.

IV. Wenn die Verhältnisse es erfordern, ist die Mannschaft verpflichtet, im Hafen Wachen zu gehen, jedoch sind diese als Überstunden zu bezahlen. Ankerwachen sind hiervon ausgeschlossen. Vorzuziehen bleibt aber, der Sicherheit wegen, die Einmannswache.

V. Überstunden werden mit 0,40 Mk. und jede angefangene Stunde für voll bezahlt. Als Überstunden gelten die Arbeitsstunden vor 6 Uhr morgens und nach 6 Uhr abends im Hafen, ebenso Arbeit auf der Freiwache.

VI. Als Überstunden werden auch Sonntagsarbeiten, als da sind: Verholen des Schiffes, Deckslast zurren, Deck waschen, Lösch- und Ladegeschirr auf- und abbringen, gerechnet.

VII. Heizer der Freiwache, welche beim Einlaufen des Schiffes in den Hafen an der Umsteuerung stehen müssen, haben hierfür Überstunden zu verlangen, ebenso wird Kohlentrimmen auf der Freiwache als Überzeit gerechnet.

VIII. Die Kündigung ist gegenseitig und hat innerhalb 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes in deutschem Hafen zu erfolgen.

IX. Die Mitglieder des Pommerschen Seemannsvereins beantragen die Mitwirkung eines, von ihnen selbst gewählten Mitgliedes an der Heuerstelle."

Die Seeleute begingen nun allerdings den Fehler, die Arbeit ohne Einhaltung der vereinbarten Kündigungsfrist niederzulegen und sich so auf einen ungesetzmäßigen Weg trotz der Warnung ihrer Führer zu begeben.

Der Ausstand war bereits am Nachmittag des 27. Mai beendet.

Die Reeder hatten sich bereit erklärt, in eine Erhöhung der Heuer um 3 Mk. für Matrosen und Heizer zu willigen und von einer Strafverfolgung der kontraktbrüchigen Arbeiter abzusehen, sofern die Arbeit unverzüglich wieder aufgenommen werden würde.

Die Ausständigen verhielten sich vollständig ruhig.

Die Seeleute haben durch ihre Organisation erreicht, daß die Heuer und der Überstundenlohn, die bei der Gründung Anfang 1897 für Matrosen und Heizer 45 Mk. resp. 0,20 Mk. betrugen, im Laufe der Jahre auf 50, 53, 55 und 58 resp. 0,30 und 0,40 Mk. hinaufgingen.

Die Organisation steht z. Zt. auf dem Boden des unter B geschilderten Tarifvertrags und ist dem Gewerkschaftskartell, in dem sie durch 2 Delegierte vertreten ist, angeschlossen.

Ihre Wünsche sind z. B. folgende:

Einführung des paritätischen Arbeitsnachweises;

Einführung der wöchentlichen Entlohnung mit Selbstbeköstigung auf den Tourschiffen mit kurzer Fahrt (sogen. Weekly-System);

im übrigen Durchführung der Forderungen vom Jahre 1897.

Ich bin nicht in der Lage, die im „Seemann" von Stettin aus gegebenen Berichte über Zustände an Bord und Land zu kontrollieren; der Vertreter der hiesigen Organisation behauptet aber, daß sie noch niemals widerlegt seien, während nach der Aussage des Seemannsamtes diese Berichte stark an Übertreibung litten und sich die darin enthaltenen Anschuldigungen bei Untersuchung vor dem Seemannsamte in den meisten Fällen als den Tatsachen gar nicht oder doch nur äußerst wenig entsprechend erwiesen hätten.

Die Ansichten über die sittlichen Wirkungen der Seemannsorganisation gehen natürlich sehr auseinander, je nachdem man die eine

oder andere Seite darüber hört. Auf der einen Seite meint man, daß durch ihren Einfluß die Disziplin gelockert und die Unbotmäßigkeit gefördert, daß durch die häufigen Zusammenkünfte die Gelegenheit zum Geldausgeben erweitert werde und daß außer einigen Lohnerhöhungen, die so wie so gekommen wären, bisher nichts von ihr erreicht worden sei. Auf der anderen Seite schlägt man dagegen diesen Erfolg schon hoch an und bestreitet, daß die Organisation an der Disziplin rüttele, ohne die es auf dem Schiffe, wie man wohl wisse, nicht gehe; man trete nur, indem man das Selbstbewußtsein des einzelnen Seemanns durch den Zusammenschluß aller stärke, Willkürlichkeiten der Reeder und Vorgesetzten entgegen und gerade die Abwehr dieser werde als gegen die Zucht gerichtet ausgelegt; das sei aber falsch, und auch die Reeder und Vorgesetzten des Schiffsvolks begännen sich bereits mit der Organisation als einer berechtigten Einrichtung abzufinden und sich ihrem Wirken anzupassen.

Die Seemannsorganisation ist eine verhältnismäßig neue Schöpfung, und man wird ihre weitere Tätigkeit noch abzuwarten haben.

Daß sie nicht immer wählerisch in ihren Mitteln gewesen ist, und daß sie es in ihrem Organ auch nicht immer mit der Wahrheit allzugenau genommen hat, kann ihr allerdings zum Vorwurf gemacht werden. Man wird sich aber an Arbeiterorganisationen in der Schiffahrt wohl gerade so gut wie in anderen Erwerbszweigen gewöhnen, ja gewöhnen müssen, und mit der Zeit doch erkennen, daß solche Organisationen im Interesse nicht nur der Arbeitnehmer sondern eben so sehr in dem der Arbeitgeber liegen, weil das Verhältnis zwischen beiden durch sie nicht verschlechtert sondern vielmehr gebessert werden wird, wie die Erfahrungen anderwärts fast regelmäßig gelehrt haben.

Die Lage der Schiffahrt und der Schifferbevölkerung im Emsbezirk.

Von

Navigationslehrer Spillmann
in Papenburg.

Stand der Seeschiffahrt am Ende 1902.

Im Emsgebiete haben wir die auffallende Erscheinung, daß sich zur Zeit die Hauptsitze der Reedereien nicht in den Seehandelsplätzen befinden. Emden, Papenburg und Leer haben zusammen nur 48 Seehandelsschiffe, d. i. etwa 1/7 der Schiffszahl des ganzen Emsgebiets. Dagegen finden wir in einzelnen Fehnen und Flußdörfern noch eine verhältnismäßig große Schiffszahl.

(Siehe Tabelle I.)

Es hängt dieses zusammen mit dem Niedergang der Segelschiffahrt. Davon wurden in erster Linie die mittelgroßen Segelschiffe betroffen. Die ganz großen und die kleinen Schiffe hielten es länger aus. Die ersteren dank der Kapitalkraft ihrer Reeder, die letzteren infolge der sparsamen Wirtschaft und der Anpassungsfähigkeit ihrer Mannschaft. Während man daher überall im Emsgebiete die Zahl der Seeschiffe reißend schnell abnehmen sieht, machen die beiden Rhauderfehne und das kleine Flußdorf Barßel davon eine Ausnahme. Dort hatte man nämlich mehr kleine Schiffe besessen und die Küstenschiffahrt betrieben. Auf diesen kleinen Schiffen konnte die Arbeitskraft des Schiffers, der meistenteils auch Hauptreeder war, viel höher verwertet werden; auch konnte der ganze Betrieb viel intensiver ausgeübt und auch viel sparsamer gestaltet werden als auf den größeren Schiffen, wo man mehr mit fremden Kräften arbeiten mußte. Diese kleinen Fahrzeuge konnten auch überall die kleinen Häfen, manchmal weit ins Land hinein, aufsuchen. Bei dem kleinen Betriebskapital konnte man auch eher längere Zeit auf Fracht warten und sich auch mit Teilladungen begnügen. Alles dieses trug dazu bei, daß in der Küstenfahrt die Segelschiffe noch immer mit den Dampfern konkurrieren konnten. Das ist eben der Grund der auffallenden Erscheinung, daß trotz des allgemeinen Niedergangs der Segelschiffahrt die Zahl der Segelschiffe in der Rhauderfehne und in Barßel nicht zurückgegangen ist.

Tabelle I. Zahl der Seeschiffe Ende Oktober 1902.

Heimatshäfen	Segelschiffe: Frachtschiffe	Segelschiffe: Fischereifahrzeuge a) Heringsfang	Segelschiffe: Fischereifahrzeuge b) Frischfischfang	Segelschiffe: Erbaut aus Holz	Segelschiffe: Erbaut aus Eisen oder Stahl	Segelschiffe: Zusammen	Dampfschiffe: Frachtschiffe	Dampfschiffe: Passagierschiffe in Wattfahrt	Dampfschiffe: Schleppdampfer	Dampfschiffe: Zusammen	Fahrtgrenzen: in Wattfahrt oder kleiner Küstenfahrt	Fahrtgrenzen: in großer Küstenfahrt	Fahrtgrenzen: in Atlantischer Fahrt	Fahrtgrenzen: in langer Fahrt	Segelschiffe und Dampfschiffe zusammen	Personen der Besatzungen
Emden	10	66	—	68	8	76	—	4	6	10	10	70	—	6	86	1089[2]
Leer	5	—	—	3	2	5	1	2	—	3	3	3	2	—	8	68
Papenburg	12	—	—	12	—	12	—	—	8	8	8	10	2	—	20	90
Norden	2	—	—	2	—	2	—	5	—	5	5	2	—	—	7	39
Norddeich	1	—	2	3	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	3	8
Greetsiel	3	—	—	2	1	3	—	—	—	—	2	1	—	—	3	6
Ditzum	—	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
Oldersum	3	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	3	16
Jemgum	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	8
Weener	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	5
Haaren	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	2	7
Lingen	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	5
Barssel[1]	45	—	—	43	2	45	—	—	—	—	30	15	—	—	45	137
Elisabethfehn	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	2	6
Idafehn	4	—	—	2	2	4	—	—	—	—	2	1	1	—	4	12
Westrhauderfehn	90	—	—	82	8	90	—	—	—	—	60	30	—	—	90	224
Ostrhauderfehn	28	—	—	25	3	28	—	—	—	—	23	5	—	—	28	66
Rhaudermoor	10	—	—	9	1	10	—	—	—	—	7	3	—	—	10	26
Holterfehn	8	—	—	8	—	8	—	—	—	—	5	3	—	—	8	17
Holtermoor	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	3
Klosterfehn	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	2	4
Klostermoor	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
Collinghorst	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	2	5
Nordgeorgsfehn	2	—	—	1	1	2	—	—	—	—	1	1	—	—	2	5
Neermoor	3	—	—	2	1	3	—	—	—	—	—	2	1	—	3	19
Warsingsfehn	5	—	—	5	—	5	—	—	—	—	2	3	—	—	5	20
Boekzetelerfehn	3	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	3	15
Iheringsfehn	9	—	—	9	—	9	—	—	—	—	4	5	—	—	9	32
Neuefehn	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2
Großefehn	6	—	—	6	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	6	31
Carolinensiel	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2
Neuharrlingersiel	1	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	5
Bensersiel	1	—	—	1	—	1	—	1	—	1	2	—	—	—	2	6
Westeraccumersiel	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	2	5
Spiekeroog	2	—	2	4	—	4	—	—	—	—	4	—	—	—	4	8
Langeoog	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	2	6
Baltrum	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	2	7
Norderney	5	—	23	28	—	28	—	1	—	1	29	—	—	—	29	87
Juist	1	—	—	1	—	1	—	1	—	1	2	—	—	—	2	4
Borkum	4	—	2	6	—	6	—	—	—	—	6	—	—	—	6	16
Im ganzen Emsgebiete:	284	66	30	350	30	380	1	14	14	29	218	179	6	6	409	2115

[1] Es sind mir noch 10 Schiffe angegeben, die nicht als Seeschiffe registriert sind, die aber häufig Seereisen machen. Die Schiffszahl für Barssel würde sich damit auf 55 und die Zahl der Besatzungen auf 157 steigern.

[2] Davon 924 auf den Heringsloggern.

Tabelle II.

	Schiffszahl im Jahre					
	1875	1880	1885	1890	1895	1902
Westrhauderfehn .	37	55	65	71	79	90
Ostrhauderfehn . .	17	30	35	28	33	28
Barßel	34	39	35	36	37	45

Aber auch hier scheinen die Tage der Seeschiffe gezählt zu sein. Gegen die Konkurrenz der Seeleichter werden auch die kleinen Tjalkschiffe mit ihren so anspruchslosen, arbeitsgewohnten Besatzungen nicht aushalten können. Alle diese kleinen selbständigen Existenzen werden wahrscheinlich verschwinden müssen [1].

In den nachfolgenden Tabellen findet sich eine Übersicht über die Größe der Schiffe, deren Alter und die Zahl der regelmäßigen Besatzungen.

[1] Der Seeleichter vereinigt die Vorzüge des Dampfers und des Seglers miteinander. Nahezu wie bei einem Dampfer kann der Empfänger der Ladung auch die Zeit des Eintreffens des Seeleichters in dem Hafen auf den Tag bestimmen; ausgenommen im Herbst, wenn stürmisches Wetter den Seeleichter nötigen kann, einen Schutzhafen aufzusuchen, wodurch die Reise gar leicht bis 8 Tage und darüber verzögert wird. Im Hafen selbst kann er die Ladung aus dem Seeleichter rasch herausbekommen. Dampfer und Seeleichter haben keine Ladefrist; der Segler muß von der Kaje holen, um dem Dampfer oder Seeleichter Platz zum Laden oder Löschen zu geben. Für die Ladung ist im Seeleichter gerade wie beim Dampfer nur eine geringe Versicherungsprämie zu zahlen: 1 % für die Ladung im Raume und 3 % für Decksladung (2/3 der Ladung wird im Raume und 1/3 auf Deck verstaut), bei Dampfern 1 % gleichmäßig im Raume und auf Deck. Dagegen auf Segelschiffen 4 % für Raum- und Deckladung. Dampfer und Seeleichter können große Decksladung mitnehmen, bis zu 1/3 der Gesamtladung. Die Schiffsabgaben, als Hafengeld, Tonnen-, Baker- und Leuchtfeuergelder, werden aber nur für den Raum unter Deck, der für Ladung verfügbar ist, bezahlt. Segelschiffe haben davon weniger Vorteil, da sie höchstens 1/6 der Gesamtladung an Deck verstauen können.

Der große Vorzug des Seglers vor dem Dampfer ist, daß sein Betriebskapital und seine Betriebskosten viel geringer sind als bei den Dampfern. Er braucht daher auch nicht soviel zu verdienen, auch kann er, wenn es nötig ist, längere Zeit hindurch im Hafen still liegen, um auf eine günstige Fracht zu warten. Das alles trifft auch auf Seeleichter zu und daher würden sie nicht bloß die kleinen Segelschiffe, sondern auch die Frachtdampfer arg ins Gedränge bringen, wenn diese letzteren ihnen nicht in der Fixigkeit über wären und deshalb von den Kaufleuten bevorzugt würden.

Daß bislang die Seeleichter-Gesellschaften noch keinen Nutzen erzielt haben, vielmehr noch im Minus stecken, das sind die Kinderkrankheiten. Nur Geduld, der Junge wird sich schon auswachsen!

Tabelle III. **Heimats-**

	Emden		Leer		Papenburg		Norden		Norddeich	Greetsiel	Ditzum	Oldersum	Jemgum	Weener	Haaren	Lingen	Barßel	Elisabethfehn
	S.	D.	S.	D.	S.	D.	S.	D.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.
Größe der Schiffe in Netto-Register-Tonnen[1].																		
Schiffe unter 20 Tonnen	1	2	—	—	—	6	—	—	3	1	1	—	—	—	—	—	2	1
„ von 20 bis unter 30 Tonnen	2	2	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	13	—
„ „ 30 „ „ 40 „	1	2	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—
„ „ 40 „ „ 60 „	30	—	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	3	—
„ „ 60 „ „ 80 „	35	1	—	—	1	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	1	7	1
„ „ 80 „ „ 100 „	1	3	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	7	—
„ „ 100 „ „ 150 „	—	—	2	1	2	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	1	1	—
„ „ 150 „ „ 200 „	—	—	3	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 200 „ „ 250 „	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ 250 „ „ 350 „	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
„ „ 350 Tonnen und darüber	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alter der Schiffe.																		
Unter 1 Jahr alte Schiffe	1	1	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
von 1 bis unter 3 Jahr alte Schiffe	1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1
„ 3 „ „ 5 „ „ „	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
„ 5 „ „ 7 „ „ „	6	1	—	—	2	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—
„ 7 „ „ 10 „ „ „	8	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—
„ 10 „ „ 15 „ „ „	6	2	—	1	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
„ 15 „ „ 20 „ „ „	24	1	—	2	1	2	1	1	1	—	—	—	—	—	1	—	4	—
„ 20 „ „ 30 „ „ „	16	—	2	—	1	2	—	—	2	2	—	2	1	1	1	—	9	—
„ 30 „ „ 40 „ „ „	12	—	—	—	4	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	6	1
„ 40 „ „ 50 „ „ „	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zahl der regelmäßigen Besatzung der Schiffe.																		
Schiffe mit einer Besatzung von 2 Mann (einschl. Schiffer). .	1	—	—	—	—	2	—	—	2	3	1	—	—	—	—	—	23	1
„ 3 „	3	2	—	—	2	4	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	—
„ 4 bis unter 6 Mann	—	4	1	—	3	2	—	—	1	—	—	3	—	1	1	1	15	1
„ 6 „ „ 8 „	—	1	4	—	5	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 8 „ „ 12 „	1	1	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
„ 12 „ „ 18 „	71	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Bei Schleppdampfern ist zur Ermittelung des Netto-Raumgehalts den Vorschriften des § 14 der Schiffsvermessungsordnung entsprechend die Hälfte des Brutto-Raumgehalts in Abzug gebracht.

häfen.

Idafehn	Westrhauderfehn	Ostrhauderfehn	Rhaudermoor	Holterfehn	Holtermoor	Klosterfehn	Klostermoor	Collinghorst	Nordgeorgsfehn	Reermoor	Warsingsfehn	Boekzetelerfehn	Iheringsfehn	Neuefehn	Großefehn	Carolinensiel	Neuharlingersiel	Bensersiel		Westeraccumersiel	Spiekeroog	Langeoog	Baltrum	Norderney		Juist		Borkum	Zusammen im Emsbezirk	
S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.	D.	S.	S.	S.	S.	S.	D.	S.	D.	S.	S.	D.
—	19	6	—	3	—	—	1	—	1	—	1	—	3	—	—	1	—	1	—	—	4	—	4	25	—	1	—	5	84	1
2	33	15	6	4	—	2	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	3	—	—	—	1	87	4
—	7	2	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	26	2
—	8	4	3	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	56	1
1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	3
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	4
1	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	19	4
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—
—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2
1	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	16	1
—	3	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	18	1
1	4	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	1
1	8	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1	1	—	28	4
—	19	8	4	—	—	—	—	1	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	5	—	—	—	1	62	5
—	18	6	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	3	11	—	—	—	3	80	3
1	25	5	1	2	—	—	—	—	1	—	3	2	3	—	3	1	—	—	—	—	1	—	1	9	—	—	—	2	95	—
—	71	1	2	—	—	1	1	1	—	2	1	—	1	—	2	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	106	—
—	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1
2	51	21	7	7	—	2	1	1	1	—	1	—	4	1	—	1	1	1	—	1	4	—	2	5	—	1	1	2	148	1
1	19	6	2	1	1	—	—	1	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2	3	22	—	—	—	4	78	2
1	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	55	4
—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	13	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	3

Diese Tabelle in Verbindung mit den Fahrtgrenzen aus Tabelle I zeigt so recht klar, wie, abgesehen von der aufblühenden Heringsfischerei in Emden, die selbständige Seeschiffahrt des Emsgebiets auf den kargen Rest einer Küstenschiffahrt mit alten Schiffen heruntergesunken ist.

Ursachen des Niedergangs der Schiffahrt im Emsgebiete.

Es ist hier wohl der Ort, die Ursachen der auffallend schnellen Abnahme der Seglerflotte des Emsgebiets zu besprechen. In erster Linie ist die Ursache der Niedergang der Schiffsfrachten. Die Eisenbahnen, die Telegraphen und, last not least, die Dampfer waren es, die die Schiffsfrachten immer tiefer herabdrückten. Es seien hier einige Frachtsätze für Segler aus alter und neuer Zeit zusammengestellt.

Tabelle IV.

Papenburger Schiffe haben an Fracht gehabt:	1902 wurde dafür bezahlt:
1864 für Korn vom Schwarzen Meere nach dem Kontinent 9 sh. per Quarter	2 sh.
1865 für Wolle von La Plata nach dem Kontinent 50 sh. per Tonne (40 cbf.)	10 sh.
1868 für Blauholz von Laguna nach dem Kontinent 50 bis 60 sh. per Tonne	27 sh.
1871 für Steinkohlen von England nach Rio de Janeiro 30 sh per Tonne	10 sh.
1872 für Holz von Geffle nach deutschen Nordseehäfen 33 ℳ per Last (80 cbf.)	28 ℳ per Standard (165 cbf.).
1876 für Holz von Christiania nach deutschen Nordseehäfen 22 ℳ per Last (80 cbf.).	22 ℳ per Standard (165 cbf.).

Bei diesen niedrigen Frachten der Jetztzeit konnten die kleinen Segelschiffe nicht mehr bestehen. Der einzige Ausweg wäre gewesen, zu großen eisernen Seglern, zu Dampfern überzugehen. Elsfleth und Flensburg haben gezeigt, wie dieses unter günstigen Verhältnissen möglich gewesen wäre. Hier im Emsgebiet lagen die Verhältnisse für eine solche Umwälzung aber zu ungünstig. Daß sich früher hier unter einer armen Bevölkerung, in kleinen Flußdörfern und Torffehnen eine so große Segelschiffsreederei entwickeln konnte, hing in erster Linie damit zusammen, daß die Schiffe in den Ortschaften selbst erbaut wurden.

Im Jahre 1858 besaß der Emsbezirk 76 Schiffswerften.

Davon in Papenburg 20, in Emden 3, in Leer 4 und 49 in den kleinen Flußdörfern und Fehnen.

Die Schiffsbaumeister sorgten dafür, daß ihre Helgen nicht leer standen. War kein Bauauftrag da, so wurde in den reichen Marschdörfern Ostfrieslands, in den wohlhabenden Bauerndörfern des Emslandes und Münsterlandes nach Reedern gesucht. Ein gewisser Stamm von Reedern war von vornherein vorhanden. Das waren die sogenannten Lieferanten, das waren Tauschläger, Segelmacher, Blockmacher, Schmied, Viktualienhändler u. a. Fand sich dann ein tüchtiger Kapitän, der vielleicht noch selbst bares Geld aufweisen konnte oder eine wohlhabende Verwandtschaft besaß, so war damit für das neue Schiff sozusagen der Kiel schon gestreckt. Diese selben Schiffsbaumeister konnten aber nicht so leicht vom Holzschiffbau zum Eisenschiffbau übergehen. Für größere Schiffe waren die Kanäle, woran ihre Werften lagen, auch nicht tief genug; auch die Schleusen, die die Seetore dieser Kanäle bildeten, hatten zu geringe Abmessungen. Nun die Schiffsbaumeister die neuen Schiffe selbst nicht bauen konnten, fehlte der Anreiz zu dem großen Wagnis, ihr Geld in eisernen Schiffen oder in Dampfern anzulegen, im Handel und in der Industrie suchten sie neuen Erwerb. Die auswärtigen Geldreeder hatten bei den hölzernen Schiffen bereits zu viel Lehrgeld bezahlt. Den Kapitänen, die ihr Vermögen in den alten hölzernen Schiffen stecken hatten — nur ihr bißchen Erspartes war in Haus- und Landbesitz angelegt — ging dieses mit den Schiffen verloren. So mußten die größeren Segelschiffe des Emsgebiets allmählich immer weniger werden: die alten gingen verloren oder wurden schuldenhalber verkauft und neue wurden nicht wieder zugebaut.

Ein Vergleich mit früheren Jahren wird dieses noch besser klarstellen.

Tabelle V.

Heimatshafen	1873				1902			
	Zahl der Schiffe	Größe in Reg.-Tons à 1 Schiff	Zahl der Besatzung à 1 Schiff	Zahl der Besatzungen zusammen	Zahl der Schiffe	Größe in Reg.-Tons à 1 Schiff	Zahl der Besatzung à 1 Schiff	Zahl der Besatzungen zusammen
Papenburg	184	140	6,7	1235	18	147	5,5	99
Leer	44	110	6,3	278	9	113	8	72
Emden	74	80	4,7	527	22	269	6,8	150
Oldersum	23	80	4,3	99	4	212	7	28
Großefehn	54	87	4,7	255	8	104	4,7	38
Iheringsfehn	19	65	4	77	10	66	3,7	37
Boekzetelerfehn	24	66	4	100	3	110	5	16
Warsingsfehn	22	62	4,3	94	6	66	3,7	22
Weener	21	110	6	121	1	97	5	5
Karolinensiel	31	69	4,4	137	1	24	2	2

Zusammen[1]: früher im Jahre 1873, 496 Schiffe mit 2923 Personen Besatzung — jetzt im Jahre 1902 82 Schiffe mit 469 Personen Besatzung.

[1] Die hier benutzten Zahlen sind dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine entnommen; dabei sind für Emden die Fischerfahrzeuge nicht mitgerechnet.

In den 10 Hauptreedereiplätzen des Emsgebiets[1] hat sich also in den 29 Jahren von 1873 bis 1902 die Zahl der Seehandelsschiffe vermindert um 414 Schiffe mit rund 2454 Personen Besatzung.

Verbleib der Schifferbevölkerung im Emsgebiete im Jahre 1902.

Für die sozialen Fragen ist es gewiß lehrreich, zu untersuchen, wie die Schifferbevölkerung des Emsgebiets die für sie so unheilvolle Umwälzung im Schiffahrtsbetriebe überstanden und wie sie sich neuen Erwerb gesucht, auf welche Planken sie sich sozusagen gerettet hat.

[1] Die Rhauderfehne und Barßel sind, weil dort die Verhältnisse nahezu unverändert geblieben sind, nicht mitgezählt.

Tabelle VI.

	Heimatsort	Zahl der Seeleute am 1. Oktober 1902						Davon waren am Lande					
		Kapitäne auf großer Fahrt	Steuerleute	Schiffer auf kleiner Fahrt	Maschinisten	gewöhnliche Seeleute	zusammen	ohne Beschäftigung	Geschäftsinhaber und Angestellte	Landwirte	Landarbeiter	Arbeiter in Industrie und Handel	zusammen
	Emden	68	37	34	—	124	263	26	28	—	—	30	84
	Papenburg	169	37	3	13	270	492	33	42	88	5	64	232
Fehne der Leda	Westrhauderfehn	44	57	87	—	236	425	10	10	34	6	5	65
	Ostrhauderfehn	9	9	34	—	96	148	2	4	11	3	—	20
	Rhaudermoor, Rhaude, Holte, Collinghorst, Bakemoor, Schatteburg u. Klosterfehn	14	11	29	—	52	106	2	8	12	3	—	25
	Holterfehn u. Holtermoor	4	5	8	—	82	109	2	4	13	2	—	21
Fehne des Oldersumer Tiefs	Warsingsfehn	42	28	3	—	86	159	2	7	25	6	2	42
	Iheringsfehn	34	16	12	—	54	116	3	6	22	1	4	36
	Boekzetelerfehn	20	8	—	—	8	36	—	1	12	—	—	13
	Neuefehn	20	7	2	—	35	64	1	3	14	—	1	19
	Stiekelkamperfehn	22	3	1	—	5	30	—	1	11	—	—	12
	Großefehn	55	32	2	—	21	110	5	1	24	2	3	35

Emden, Papenburg, die Fehne der Leda und die des Oldersumer Tiefs

Die alten Schifferfamilien hatten ja meistenteils ihr Vermögen zugleich mit den Schiffen verloren. Es war für sie ein Glück, daß im ganzen Emsgebiete immer ein enger Zusammenhang zwischen Schiffahrt und Landwirtschaft bestanden hatte. Nahezu jeder Kapitän, jeder alte Steuermann und Matrose hatte ein eigenes Heim, ein Haus mit Ländereien. Das half jetzt bei dem allgemeinen Zusammenbruch über viele Fährlichkeiten hinweg; die älteren Seeleute wären sonst wohl rettungslos dem Armenhause verfallen. Von den jüngeren Seeleuten wanderten anfangs viele nach Amerika aus. Allmählich fand man sich aber in den neuen Verhältnissen zurecht und suchte auf den Schiffen der Weser und der Elbe Unterkunft. Dort wurden die arbeitsgewohnten, sparsamen Ostfriesen gerne genommen. Zur besseren Klarstellung folgt ein Nachweis über den Verbleib der Schifferbevölkerung in den Hauptschifferorten des Emsgebiets im Jahre 1902.

Tabelle VI.

beschäftigt im Jahre 1902

auf See und auf Flüssen

als Kapitän				als Steuermann				als Maschinisten	als gewöhnl. Seemänner				als Heizer	auf Fluß- und Wattschiffen	auf Schleppdampfern	auf Baggern und Baggerprähmen	auf Schleppkähnen und Seeleichtern	auf Passagierdampfern in Wattfahrt	auf Lootsenfahrzeugen und Feuerschiffen	Zusammen	
von Segelschiffen	von Fracht- oder Passagierdampfern	auf Fischdampfern	auf Heringsloggern	von Segelschiffen	von Fracht- oder Passagierdampfern	auf Fischdampfern	auf Heringsloggern		auf Segelschiffen	auf Fracht- oder Passagierdampfern	auf Fischdampfern	auf Heringsloggern									
4	10	—	17	11	5	—	5	—	25	8	1	17	—	20	1	11	—	—	44	179	
22	3	3	—	23	20	—	—	10	37	54	4	—	3	30	8	6	37	—	—	260	
47	2	5	—	22	17	2	—	—	71	48	5	—	—	87	2	14	27	—	9	360	
15	—	—	—	4	5	7	—	—	18	26	3	—	—	41	—	3	5	—	1	128	659
10	—	—	1	9	4	1	—	—	20	6	3	—	1	21	—	1	5	—	—	83	
—	—	—	—	2	1	1	—	—	21	35	5	—	1	16	—	—	3	—	—	88	
10	1	1	—	1	9	1	—	—	1	9	15	1	—	10	10	31	9	8	—	117	
11	1	7	—	3	7	1	—	—	7	11	10	2	—	3	8	—	6	—	3	80	
8	1	—	—	3	—	—	—	—	4	4	1	1	—	—	1	—	—	—	—	23	
2	1	3	1	2	—	—	—	—	8	3	9	4	—	—	1	5	6	—	—	45	358
8	2	1	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	18	
9	4	2	1	14	14	2	—	—	11	5	—	1	—	4	1	3	2	2	—	75	

haben im Jahre 1902 also noch 1456 Seeleute für den Schiffsdienst gestellt.

Die Reedereien und Schiffahrtsgesellschaften des Emsgebiets.

Die allgemeine Form des Eigentums an Schiffen war von altersher die Partenreederei mit einem Korrespondentreeder an der Spitze. Als Einheit der Parten lag der $^1/_{32}$ Anteil und bei größeren Schiffen der $^1/_{64}$ Anteil zu Grunde. Der Kapitän war regelmäßig Mitreeder, auch war vielfach ein großer Teil der übrigen Parten in seiner Familie untergebracht. Nur bei kleinen Schiffen war der Schiffer alleiniger Eigentümer. Diese Verhältnisse bestehen auch noch jetzt unverändert fort. Nur bei einigen größeren Dampferreedereien und bei der Heringsfischerei in Emden hat man die Form der Aktiengesellschaften gewählt. Diese sind:

Heimatshäfen	Name der Aktiengesellschaft	Aktienkapital ℳ	Zahl der dazu gehörenden Schiffe
Emden . . .	1. Emdener Heringsfischerei-Aktiengesellschaft.	600 000	30 Logger und 1 Schleppdampfer.
	2. Heringsfischerei-Aktiengesellschaft „Dollart“.	400 000	11 Logger.
	3. Fischerei-Aktiengesellschaft „Neptun“.	600 000	25 Logger.
Emden u. Leer.	Aktiengesellschaft Ems.	350 000	4 Passagierdampfer.
Papenburg . .	Papenburger Schleppdampfrhederei.	100 000	4 Schleppdampfer.
Größere Reedereigesellschaften sind außerdem noch:			
Norden	Dampfschiffsreederei Norden.	462 000	5 Passagierdampfer.
Emden	A. Hemmes & Stadtlander.		3 Segelschiffe und 2 Frachtdampfer[1].
Papenburg .	R. H. Meyer.		3 Segelschiffe.
	H. Klasen.		3 Schleppdampfer.

Die An- und Abmusterungen bei den Seemannsämtern des Emsgebiets im Jahre 1901/1902.

Da der eigene Bestand an Seeschiffen im Emsgebiet ein recht kleiner geworden ist, der Schiffsverkehr in den drei Häfen Emden, Leer und Papenburg sich auch trotz des Dortmund-Emskanals erst wenig entwickelt hat, muß natürlich die Zahl der An- und Abmusterungen bei den Seemannsämtern recht klein sein. Nachfolgend die Nachweise für das Jahr 1901/02.

(Siehe Tabellen VII—X.)

[1] Hemmes hat sich erst in jüngster Zeit mit Stadtlander-Bremerhaven zu einer Dampfschiffahrtsreederei assoziiert.

Die Mannschaften der Heringslogger lassen sich unter die Kauffahrteiseeleute nicht einreihen; es sind daher auch deren Heuersätze in vorstehenden Nachweisen nicht mit aufgenommen, sondern folgen nachstehend:

der Bestmann erhält 12 Mark wöchentlich und eine Extraheuer für die ganze Saison von $83^1/_2$ Mark,
der Vollmatrose erhält 12 Mark wöchentlich,
der älteste Leichtmatrose erhält 9 Mark wöchentlich,
der jüngste Leichtmatrose erhält 6,75 Mark wöchentlich,
der Reepschießer erhält 4,50 Mark wöchentlich,
der Abholer erhält 3 Mark wöchentlich.

Die Mannschaft erhält außerdem noch sogenanntes Tonnengeld für jede handelsüblich aufgepackte Tonne Hering, und zwar:

der Bestmann und jeder Vollmatrose 20 Pf., der älteste Leichtmatrose 15 Pf., der jüngste Leichtmatrose $11^1/_4$ Pf., der Reepschießer $7^1/_2$ Pf. und der Abholer 5 Pf. Hat der Fang mehr als 100 Tonnen betragen, so erhält auch jeder Schiffsmann $^1/_8$ oder $^1/_{16}$ Tonne Heringe.

Den Gesamtverdienst der Fischerleute auf einem Heringslogger kann man also veranschlagen:

für den Bestmann 650 Mark, den Matrosen 550 Mark, den ältesten Leichtmatrosen 360 Mark, den jüngsten Leichtmatrosen 270 Mark, den Reepschießer 200 Mark und den Abholer 150 Mark.

Nach der Seemannsordnung kann der Heuervertrag für eine Reise oder auf Zeit abgeschlossen werden. Hier im Emsgebiete wird meistenteils auf Zeit, nämlich für das Kalenderjahr abgeschlossen. Es kommen aber auch unbestimmte Formen vor, so z. B. „für Fahrten in der Nord- und Ostsee" oder „für eine Reise nach England und weiter".

Heuervorschuß, Heuer auf Hand wie der Seemann sagt, wird regelmäßig gegeben und zwar bei Reisen in der Nord- und Ostsee 1 Monatsheuer, bei atlantischen Reisen, überhaupt in der großen Fahrt, werden 2 Monatsheuern gegeben. Dieser Heuervorschuß wird auf den einheimischen Schiffen direkt vom Kapitän bei der Anmusterung ausbezahlt.

In den vorstehenden Nachweisen ist die große Verschiedenheit der Heuern wohl auffallend. Es hängt dieses damit zusammen, daß für den Schiffsmann die persönliche Tüchtigkeit gar zu viel ausmacht. Auf kleinen Schiffen wird darauf mehr Rücksicht genommen als auf den großen Schiffen, wo der einzelne im großen Haufen leicht mitläuft. Ein kräftiger Junge wird daher beim Anheuern mehr Heuer bekommen als ein schwächlicher

Tabelle VII. **An- und Abmusterungen, wobei an Bord**

Seemannsamt	Einz. Steuerleute			Bestmänner			Vollmatrosen		
	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ
							auf Schleppkähnen		
Emden	3	90	90	9	75, 85, 90, 95	88	16	75, 82, 85	82
Leer	2	85	85	7	90, 95	93	7	82, 85	83
Papenburg	—	—	—	20	75, 80, 90, 95	90	39	75, 80, 85	81
							auf Schlepp		
Emden	—	—	—	9	60, 70, 90	72	4	45	45
Leer	—	—	—	5	80	80	—	—	—
Papenburg	1	—	—	1	90	90	—	—	—
	auf Passagierdampfern in Wattfahrt								
				Bootsmänner					
Emden	2	110	110	7	100, 110	102	23	75, 80	80
Leer	5	110, 120	116	6	90, 100	95	28	75, 80	79
Papenburg	1	—	—	8	95	95	15	75	75
Norden	4	100	100	10	95, 100	99	26	70, 75, 80	76
Westeraccumersiel	2	105	105	—	—	—	—	—	—

nur die Heuer aber keine Kost gewährt ist.

Leichtmatrosen			Schiffsköche			Donkeymänner			Maschinisten-Assist.			Heizer		
Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer M	Durchschnitts-heuer M	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer M	Durchschnitts-heuer M	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer M	Durchschnitts-heuer M	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer M	Durchschnitts-heuer M	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer M	Durchschnitts-heuer M
und Seeleichtern														
12	60, 65	64	10	60, 75	64	3	110	110	—	—	—	—	—	—
5	65	65	8	60, 75, 85	71	5	100, 110	107	—	—	—	—	—	—
7	65, 75	70	31	60, 75, 85	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—
dampfern						Maschinisten								
—	—	—	6	40, 54, 84	58	7	120, 150, 180	150	—	—	—	23	50, 70, 92, 100	86
—	—	—	—	—	—	2	150	150	—	—	—	3	75	75
—	—	—	—	—	—	4	100, 120	110	—	—	—	6	75, 90	80
oder kleiner Küstenfahrt														
1	50	50	2	80	80	6	120, 150	130	—	—	—	13	72, 85	81
—	—	—	—	—	—	7	130, 150	140	4	75, 95	85	15	72, 75, 80, 90	85
1	—	—	9	55, 65, 75	65	9	150	150	—	—	—	7	55, 75, 85	72
1	55	55	9	60, 75, 80	75	10	135, 145, 150, 160, 180	153	—	—	—	10	65, 70, 80, 85, 95	80
—	—	—	—	—	—	2	180	180	—	—	—	2	90	90

Tabelle VIII. An- und Abmusterungen, wobei außer

Seemannsamt	Einzelne Steuerleute: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Einzelne Steuerleute: Monatsheuer ℳ	Einzelne Steuerleute: Durchschnittsheuer ℳ	Bestmänner: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Bestmänner: Monatsheuer ℳ	Bestmänner: Durchschnittsheuer ℳ	Bootsmänner: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Bootsmänner: Monatsheuer ℳ	Bootsmänner: Durchschnittsheuer ℳ
auf Segelschiffen in Wattfahrt									
Emden	—	—	—	15	45, 50, 60, 70, 90	62	—	—	—
Leer	—	—	—	25	50, 55, 60, 65, 70, 76, 80	65	—	—	—
Papenburg	—	—	—	5	65, 70	63	—	—	—
Norden	—	—	—	9 davon 1 ohne Betöstigung	50, 72, 80	70 m. 80 o.	—	—	—
Westrhauderfehn	4	72, 75, 76	75	—	—	—	—	—	—
Oldersum	—	—	—	9	45, 50, 55, 57	51	—	—	—
Neuharrlingersiel	—	—	—	1	75	75	—	—	—
Westeraccumersiel	—	—	—	4	40, 55, 65, 70	57	—	—	—

der Heuer auch die Kost gewährt ist.

Vollmatrosen			Leichtmatrosen			Jungen			Köche		
Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ
und kleiner Küstenfahrt											
8	50, 55, 65, 80	62	3	12	12	8	10, 12	11	2	15, 30	22
13	40, 45, 50, 55	46	13	20, 24, 30, 35, 40	33	22	10, 11, 12, 15, 18, 20, 25	14	7	20	20
2	—	—	2	35	35	6	15, 25	18	—	—	—
11 davon 7 ohne Beköstigung	45, 50, 55, 80	50 m. 80 o.	8	30, 33	32	10	10, 12, 15	12	3	35	35
68	36, 45, 50, 55, 60, 67, 70, 77	55	98	17, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50	33	138	0[1], 10, 15, 20, 25, 30, 45	15	—	—	—
—	—	—	1	25	25	2	10, 30	20	—	—	—
—	—	—	5	25 bis 40	—	1	15	15	—	—	—
—	—	—	8	15, 20, 25, 35, 37, 45	29	5	10, 12, 18	12	—	—	—

[1] Es ist keine Heuer, dafür aber Kleidung gegeben.

Tabelle VIII (Fortsetzung).

Seemannsamt	Einzelne Steuerleute			Bestmänner			Bootsmänner		
	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnittsheuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnittsheuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnittsheuer ℳ
				auf Segelschiffen in					
Emden	—	—	—	20	55, 60, 65, 70, 75, 78	67	—	—	—
Leer	10	80, 100	96	—	—	—	1	75	75
Papenburg	17	80, 90, 95, 100	90	22	60, 65, 70, 75, 80	68	—	—	—
Norden	2	100	100	1	—	—	—	—	—
Westrhauderfehn.	11	72, 75, 78, 80, 100	81	—	—	—	—	—	—
Oldersum	1	93	93	2	70	70	—	—	—
Neermoor	2	75	75	3	75	75	—	—	—
				auf Segelschiffen in					
Papenburg	3	80, 95, 100	92	—	—	—	—	—	—
Neermoor	2	—	80	—	—	—	—	—	—

Vollmatrosen			Leichtmatrosen			Jungen			Köche		
Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ
großer Küstenfahrt											
21	40, 45, 50, 55, 60	51	26	28, 30, 35	32	14	10, 12, 15	11	4	15, 20	17
26	40, 45, 48, 50, 55, 60	54	19	24, 30, 35, 40	33	6	5, 6, 10, 12	8	7	16, 20, 30	22
32	36, 40, 50, 60, 65	55	26	25, 30, 35, 37, 40	32	15	8, 10, 15, 30	17	14	15, 18, 20, 27, 30, 35	23
1	—	—	3	—	—	1	12	12	1	—	—
49	40, 45, 50, 55, 57, 60, 63, 67, 70, 72	59	32	20, 25, 30, 35, 38, 40, 45, 52	34	32	10, 15, 18, 20, 25, 30	18	—	—	—
1	60	60	—	—	—	1	24	24	—	—	—
5	50	50	3	30	30	1	15	15	2	30	30
Atlantischer Fahrt											
4	45, 55	50	2	40	40	1	12	12	—	—	—
4	—	50	1	30	30	1	15	15	—	—	—

Tabelle IX.

Seemannsamt	Steuerleute: Einz.-Steuermann: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Einz.-Steuermann: Monatsheuer ℳ	Einz.-Steuermann: Durchschnittsheuer ℳ	I. Offiziere: Zahl der An- bez. Abmusterungen	I. Offiziere: Monatsheuer ℳ	I. Offiziere: Durchschnittsheuer ℳ	II. Offiziere: Zahl der An- bez. Abmusterungen	II. Offiziere: Monatsheuer ℳ	II. Offiziere: Durchschnittsheuer ℳ	Bootsmänner: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Bootsmänner: Monatsheuer ℳ	Bootsmänner: Durchschnittsheuer ℳ	Vollmatrosen: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Vollmatrosen: Monatsheuer ℳ	Vollmatrosen: Durchschnittsheuer ℳ	Leichtmatrosen: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Leichtmatrosen: Monatsheuer ℳ	Leichtmatrosen: Durchschnittsheuer ℳ	Jungen: Zahl der An- bez. Abmusterungen	Jungen: Monatsheuer ℳ	Jungen: Durchschnittsheuer ℳ
auf Frachtdampfern in Watt- und kleiner Küstenfahrt																					
Emden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leer	6	85 / 90	87	—	—	—	—	—	—	2	—	65	7	—	55	7	35 / 45	38	—	—	—
auf Frachtdampfern in großer Küstenfahrt																					
Leer	6	90 / 100 / 110	102	14	100 / 120 / 125	120	12	80 / 90	82	7	65 / 75	68	98	50 / 60	60	—	—	—	5	—	20
Papenburg .	—	—	—	2	130	130	5	90	90	—	—	—	15	60 / 75	66	5	30 / 40	35	—	—	—

Seemannsamt	Stewards			Köche			Maschinisten									Heizer			Kohlenzieher		
							Einz. Maschinist			I. Maschinist			II. Maschinist								
	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ	Zahl der An- bez. Abmusterungen	Monatsheuer ℳ	Durchschnitts-heuer ℳ
auf Frachtdampfern in Watt- und kleiner Küstenfahrt																					
Emden . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	80	—	—	—
Leer	—	—	—	5	70, 75	72	5	—	150	—	—	—	—	—	—	10	—	60	—	—	—
auf Frachtdampfern in großer Küstenfahrt																					
Leer	10	20, 25, 45	30	26	60, 75, 80, 85, 90	86	—	—	—	17	160, 170, 180	172	15	—	110	61	50, 60, 65	63	2	—	55
Papenburg .	2	30	30	1	—	90	—	—	—	5	180, 200	190	3	110	110	16	60, 65, 80	68	—	—	—

Tabelle X.

Von den An- bez. Abgemusterten waren:

Beim Seemannsamt		Steuerleute	Bestmänner und Bootsmänner	Vollmatrosen	Leichtmatrosen	Jungen	Stewards	Köche	Maschinisten u. Maschinisten-Assistenten	Heizer und Donkeymänner	Kohlenzieher	Zusammen
Emden[1]	Einheimische, d. h. aus dem Emsbezirk	6	46	52	23	10	—	13	11	25	—	186
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	7	9	22	17	6	2	9	9	21	3	105
	Binnenländer	1	2	8	6	9	2	4	—	6	7	41
	Ausländer	—	—	4	3	—	—	1	—	2	1	11
	Unbefahrene	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	25
Leer	Einheimische	33	45	129	27	17	—	34	15	35	—	335
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	25	7	32	8	6	1	14	30	39	1	163
	Binnenländer	1	1	10	6	11	9	5	1	16	1	61
	Ausländer	—	—	8	3	—	—	—	—	4	—	15
	Unbefahrene	—	—	—	4	15	2	3	—	5	—	29
Papenburg	Einheimische	23	29	72	17	12	1	45	5	13	—	227
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	4	7	16	15	2	1	7	16	14	—	82
	Binnenländer	2	5	10	10	8	—	4	1	2	—	42
	Ausländer	—	1	10	2	2	1	2	—	3	—	21
	Unbefahrene	—	—	—	3	35	—	—	2	—	—	40
Norden	Einheimische	5	19	36	8	6	—	12	—	10	—	96
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	—	1	2	2	1	—	1	5	—	—	12
	Binnenländer	—	—	—	3	4	—	—	5	—	—	12
	Ausländer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Unbefahrene	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	5
Westrhauderfehn	Einheimische	15	—	116	110	105	—	—	—	—	—	356
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	—	—	—	6	12	—	—	—	—	—	18
	Binnenländer	—	—	—	14	45	—	—	—	—	—	59
	Ausländer	—	—	1	—	8	—	—	—	—	—	9
	Unbefahrene	—	—	—	—	129	—	—	—	—	—	129
Neermoor	Einheimische	5	3	5	2	1	—	1	—	—	—	17
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	—	—	3	—	1	—	1	—	—	—	5
	Binnenländer	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	3
	Ausländer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Unbefahrene	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Ditzum	Einheimische	1	12	1	1	2	—	—	—	—	—	17
	Sonstwo v. d. deutschen Küste	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Binnenländer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ausländer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Unbefahrene	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[1] Außerdem sind auf den Heringsloggern angemustert: Einheimische 211, sonstwo von der deutschen Küste 115, Binnenländer 443 und Ausländer 215.

Knirps; auch wird sich im zweiten Jahre die Heuer erhöhen. Genau dasselbe ist der Fall mit dem Leichtmatrosen. Bei Vollmatrosen ist die Heuer schon mehr fester. Wenn vorstehend auch die Matrosenheuern große Verschiedenheiten 'aufweisen, so rührt dieses davon her, daß mancher Seemann, der noch nicht mit allen seemännischen Arbeiten Bescheid weiß, zwar als Vollmatrose, doch zu einem niedrigeren Heuersatz „unter die Heuer", wie man zu sagen pflegt, anmustert. Beim Seemannsamt zu Westrhauderfehn hat man die Bezeichnung „Bestmann" in den letzten Jahren fortfallen lassen und bezeichnet diese nur mehr als Vollmatrosen. Daher dort einzelne hohe Heuersätze von 70 Mk. und darüber. Wenn Bestmänner Heuern von 80—90 Mk. beziehen, so sind dieses gemeinlich Seeleute, die die Berechtigung zum Schiffer auf kleiner Fahrt haben und dafür eine höhere Heuer beziehen. Schiffsköche, die über 60 Mk. Heuer beziehen, sind sog. Vollköche, d. h. befahrene Seeleute, gewöhnlich ältere Matrosen, die für das Aufklettern in die Takelage zu steif geworden sind und das bequemere Leben in der Kombüse vorziehen.

Es erübrigt noch, etwas über den Jahresverdienst der Seeleute zu sagen. Im allgemeinen kann man rechnen, daß der Seemann auf Wattfahrt, auf kleiner und auf großer Küstenfahrt etwa 9 Monate hindurch im Verdienst ist. Bei Fischdampfern muß man auf 11 Monate Fahrzeit rechnen. Eine Ausnahme machen die Passagierdampfer von Leer, Emden und Norden, die nur während der Badesaison, das sind etwa $3^1/_2$ Monate, in Fahrt sind.

Als Geldwert der Beköstigung an Bord ist auf größeren Schiffen noch 30 Mk., auf kleineren Schiffen noch 20—25 Mk. hinzuzurechnen.

Die Speiserollen der Seemannsämter des Emsgebiets.

Seemannsamt Emden.

Für Handelsschiffe. Jeder Mann erhält für den Tag: $^3/_8$ Kilo Fleisch oder $^1/_4$ Kilo Speck, $^1/_2$ Kilo Brot; wöchentlich $^1/_2$ Kilo Butter. Sonstige Viktualien genügend.

Für die Embener Heringsfischerei-Aktiengesellschaft und Heringsfischerei-Aktiengesellschaft „Dollart". Für die Dauer der Fangzeit (Durchschn. 25 Wochen) empfängt die Bemannung (14 Personen): 200 Kilo amerikanischen Speck und Fettwaren oder eine dem Werte entsprechende Quantität inländischen Speck oder Pöckelfleisch, 120 Kilo Margarine, 2000 Liter leichtes Bier, 80 Liter Branntwein, 20 Liter Weinessig, 24 Kilo ungebrannte Kaffeebohnen, 5 Kilo Tee, 6 Kilo

Zucker, 75 Kilo Sirup, 4 Kilo Zichorien, 2 Kilo Pfeffer, 2 Flaschen Elixir, 1 Liter Senf, 20 Liter Rüböl und für jede Reise 10 Mark zum Ankauf frischer Gemüse; auch soll den Schiffen Sauerkohl und Mehl mitgegeben werden. Hartbrot, frisches Brot, Grütze, grüne Erbsen, braune Bohnen und Kartoffeln nach Bedarf.

Für die Fischerei-Aktiengesellschaft „Neptun". Die Bemannung (14 Personen) empfängt: Jede Woche 6 Kilo Bohnen, 8 Kilo Reis, 6 Kilo Erbsen, 1¼ Kilo gebrannten Kaffee, ½ Kilo Tee, ½ Kilo Zucker, ¾ Kilo Rosinen, 2½ Kilo Rüböl, 2½ Liter Essig, 4½ Liter Sirup, 3½ Kilo Speck, 5 Kilo Pökelfleisch (jedes Stück Pökelfleisch wiegt durchschnittlich 2½—3 Kilo), 2½ Kilo Schmalz, 5 Kilo Margarine, 1 Tonne Hartbrot, ⅜ Tonne Bier. Für jede Reise (das sind durchschnittlich 6 Wochen): 4 Hektoliter Kartoffeln, 20 Liter Genever, 1 Flasche Elixir, 1 Kilo Zichorie, 10 Stück frische Brote (für jeden Tag, den das Schiff an Land liegt also 5 Stück), 10 Mark zum Ankauf frischer Gemüse. Für jede Saison (das sind durchschn. 25 Wochen): 1—1½ Tonnen Sauerkraut, 1 Liter Senf, 2 Kilo Pfeffer. Außerdem für die 1. und 3. Reise jedesmal 50 Kilo Mehl.

Seemannsamt Leer.

Jeder Mann der Besatzung erhält für 4 Tage in der Woche täglich ½ Kilo Fleisch, für 2 Tage täglich ¼ Kilo Speck, einen Tag ¼ Kilo Fisch, jeden Tag ½ Kilo Brot. Für die Woche ½ Kilo Butter oder ¼ Liter Baumöl. Hülsenfrüchte, Mehl, Gewürze, sowie Kaffee und Tee nach billigem Bedarf.

Seemannsamt Papenburg.

Jeder Mann der Besatzung erhält: für den Tag ⅜ Kilo Fleisch und ½ Kilo Brot, wöchentlich ½ Kilo Butter oder ⅙ Liter Baumöl. An Stelle des Fleisches kann an zwei Tagen der Woche auch ¼ Kilo Speck und an einem Tage ½ Kilo gesalzener oder ¼ Kilo getrockneter Fisch verabreicht werden. Gemüse, Mehlspeisen, Kartoffeln, Graupen, Hülsenfrüchte, Kaffee, Gewürz und ähnliche Viktualien zur Sättigung ausreichend.

Seemannsamt Oldersum.

Gleichlautend mit Emden.

Die übrigen Seemannsämter haben keine Speiserollen.

Besondere Vereinbarungen in den Musterrollen bei den Seemannsämtern des Emsgebietes.

Seemannsamt Leer.

Bei Anmusterungen auf Frachtdampfern in großer Küstenfahrt. Haftung des Steuermanns (der Steuerleute) für die Ladung nach Marke, Nummer und Stückzahl. Die Monatsheuer beginnt zu laufen mit dem Tage des Dienstantritts und endigt mit der Entlassung von Bord. Der Kapitän kann die Mannschaft oder einen Teil derselben nach Beendigung jeder Reise (auf der Ems, auf der Weser) entlassen ohne Entschädigungspflicht. Die Mannschaft kann nach einer monatlichen Kündigung, der erste Maschinist nach dreimonatlicher Kündigung Entlassung fordern. Der Schiffsmann trägt die Kosten der Beschaffung eines Ersatzmannes, wenn er auf seinen Wunsch entlassen worden ist. Bei Verringerung der Zahl der Mannschaft werden die ersparten Heuerbeträge nicht unter die übrige Mannschaft verteilt. Bergungs- und Hilfslohn wird ohne Rücksicht auf gesetzliche Bestimmungen nach eigenem freien Ermessen ohne jeden Rekurs an die Gerichte verteilt. Überstundengelder beim Löschen und Laden außer der zehnstündigen Arbeitszeit, sowie an Sonn- und Festtagen 0,30 Mk. pro Stunde. Offiziere und Maschinisten sind von Überstundenvergütung ausgeschlossen. Anheizen des Donkeykessels vor 6 Uhr morgens wird extra vergütet und ist jeder Heizer dazu verpflichtet.

Bei Anmusterungen auf Passagierdampfern und kleiner Küstenfahrt. Dem Kapitän steht das Recht zu, die ganze Mannschaft oder einen Teil derselben ohne vorherige Kündigung zu entlassen, während die Mannschaft Entlassung während der Fahrzeit nicht fordern kann.

Bei Seeleichtern. Verzicht auf Bergungs- und Hilfslohn. Gegenseitige 14 tägige Kündigung. Legt das Schiff infolge Frostwetters, Eisgangs oder sonstiger Umstände auf, kann die Mannschaft ohne Entschädigung entlassen werden. Dreitägige Kündigungsfrist bei Einstellung der Schleppfahrt infolge Eises, falls die Mannschaft nicht für die halbe Heuer in Dienst bleiben will. Die Reederei kann den Schiffsmann wegen Havarei oder Mangel an Beschäftigung mit 3 Tagen kündigen. Auf Wunsch kann der Schiffsmann nur in einem deutschen Hafen abgemustert werden. Verpflichtung der Schiffsleute, falls der Leichter, für den sie angemustert sind, unbeschäftigt ist, jederzeit an Bord anderer Leichter derselben Gesellschaft ohne Extra-

vergütung zu arbeiten. Sonderarbeit wird bezahlt: für eine volle Nacht oder Sonntagsarbeit 3 Mk., für jede Überstunde 0,30 Mk.

Bei Schleppdampfern. Beiderseitige monatliche Kündigung.

Seemannsamt Emden.

Bei Hamburger Seeschleppern. Selbstbeköstigung der Mannschaft. Die Berechnung der Prozente für diejenige Mannschaft, die laut Musterrolle diese beziehen, geschieht von der monatlichen freien Einnahme des Dampfers an Schlepplöhnen und selbständig verdienter Hilfs- und Bergelohn abzüglich etwaiger Gerichts- und Anwaltskosten, Rückgaben und Provisionen. Bei größeren Bergungsarbeiten fallen die Prozente fort und erhält an Arbeitszulage der Kapitän außer seiner Gage pro Tag 5 Mk., der Bestmann 2,50 Mk., der Matrose, Leichtmatrose und Koch 1,25 Mk. Überarbeit wird nicht besonders vergütet, ausgenommen Kohleneinnehmen bei Nacht, wofür 30 Pfg. für jede Überstunde.

Bei kleineren Schleppdampfern. Kein Anspruch auf Hilfs- und Bergelohn.

Bei Passagierdampfern in kleiner Küstenfahrt. Keine Überstundenvergütung.

Bei Seeleichtern. Wie beim Seemannsamt Leer.

Bei den Heringsfischerei-Aktiengesellschaften: „Emden", „Dollart" und „Neptun". Die Mannschaft verpflichtet sich, ihren Obliegenheiten und Pflichten in allen Beziehungen treu und gewissenhaft nachzukommen, und wird namentlich die volle Verantwortung von den Spilläufern für die sorgfältigste Salzung, Verpackung und Verküperung, von der übrigen Mannschaft für das sorgfältige Kaeken (Schlachten) und die sorgfältigste Sortierung des Fanges an Bord hiermit ausdrücklich übernommen.

Es wird hierbei speziell bestimmt, daß derjenige Schiffsmann, welcher hiergegen fehlt, insbesonders sich eines in den Paragraphen 84 bis 92 inkl. der Seemannsordnung vom 27. Dezember 1872 bezeichneten Vergehens[1] schuldig macht, abgesehen von der verwirkten Strafe seines

[1] Die §§ 84—92 der Seemannsordnung lauten: § 84: Gröbliche Verletzung der Dienstpflicht (die S.O. hat hierfür eine Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer festgestellt, auch tritt die Verfolgung nur auf Antrag des Kapitäns ein); § 86: Ungehorsam gegen wiederholte Befehle des Kapitäns oder eines anderen Vorgesetzten; §§ 87 u. 88: Komplottmäßige Verweigerung des schuldigen Gehorsams; § 89: Nötigung des Kapitäns oder eines anderen Vorgesetzten zur Vornahme oder Unterlassung einer dienstlichen Verrichtung durch Gewalt oder Bedrohung mit

Anspruchs auf den zugesicherten Verdienst vollständig verlustig geht und dieser Anspruch zu Gunsten der betreffenden Fischereigesellschaft verfallen sein soll.

Es ist den Schiffsleuten ausdrücklich verboten, von dem Fange, Inventar oder Proviant sich etwas, wie gering auch, anzueignen, zu verkaufen oder zu verschenken oder von dem Schiffer oder Steuermann (Bestmann) sich schenken zu lassen. Zuwiderhandelnde verlieren zwei Drittel ihres Verdienstes und werden nach § 57 der Seemannsordnung entlassen.

Seemannsamt Papenburg.

Bei Frachtdampfern in großer Küstenfahrt. Vergütung für Überstunden (Offiziere ausgeschlossen) 40 Pfg. pro Stunde und Mann. Bei Verminderung der Mannschaft keinen Anspruch auf Vergütung. Bei Entdeckung von Schmuggeleien haftet Einer für Alle und Alle für Einen. Beim Einfrieren wird halbe Heuer bezahlt. Entlassung nur in einem deutschen Hafen und muß vor Abgang nach diesem Hafen gekündigt werden.

Bei Segelschiffen in Atlantischer Fahrt. Die Freiwache muß vormittags bis ½10 Uhr, nachmittags bis ½3 Uhr arbeiten. Wachdienst im Hafen ohne Vergütung. Endet die Reise im Ausland, so hat die Mannschaft keinen Anspruch auf freie Zurückbeförderung. Der I. Steuermann haftet für richtige Ablieferung der Ladung.

Bei Schleppdampfern. Verzicht auf Berge- und Hilfslohn. Sofortige Entlassung beim Auflegen infolge Frostwetter. Beiderseitige 14 tägige Kündigung.

Bei Seeleichtern. Vergütung für Überstunden pro St. 30 Pfg.

Seemannsamt Norden.

Bei Passagierdampfern in kleiner Küstenfahrt. Mündliche Kündigung. Der Heizer muß auf Erfordern auch Matrosendienste verrichten. In einer Musterrolle ist auch Verzicht auf Hilfs- und Bergelohn aufgenommen.

Gewalt; § 90: Widerstandsleistung gegen den Kapitän oder einen anderen Vorgesetzten durch Gewalt oder Bedrohung mit Gewalt oder tätliches Angreifen; § 92: Verweigerung der Beihilfe zur Unterdrückung der in den §§ 89 und 90 bezeichneten Handlungen.

Seemannsamt Neermoor.

Bei Segelschiffen in großer Küstenfahrt. Die Mannschaft hat keinen Anspruch auf Zurückbeförderung, wenn die Reise in einem Nordseehafen endet.

Seemannsämter Westrhauderfehn, Oldersum, Westeraccumersiel und Neuharrlingersiel.

Keinerlei besondere Vereinbarungen werden in die Musterrolle aufgenommen.

Heuerwesen.

Über die Berechtigung, das Gewerbe eines Heuerbases auszuüben, ist man hier im Emsbezirk verschiedener Ansicht, wenigstens wird es verschieden gehandhabt. In Papenburg wird dasselbe als ein freies Gewerbe betrachtet, wohingegen in Emden der dortige Heuerbas vom Magistrat bestallt ist und über die Anheuerungen Buch führen muß, das der polizeilichen Aufsicht unterliegt. In Leer und Westrhauderfehn haben die Heuerbase sich für diese Stellen bei den Behörden angemeldet und sind daraufhin als Heuerbas anerkannt. Ein Zwang zum Führen von Anheuerungsverzeichnissen besteht für sie aber nicht. An Heuergebühren werden erhoben: für den

	in Emden	Leer Papenburg	Westrhauderfehn
Steuermann	2,70 Mk.	5 Mk.	—
I. Maschinisten	—	10 „	—
II. oder Einzelmaschinisten	—	5 „	—
Bestmann, Bootsmann, Zimmermann, Vollkoch	2,20 Mk.	—	1,50 Mk.
Matrose und Heizer	1,70 „	3 Mk.	1,— „
Leichtmatrosen	1,30 „	2 „	—,70 „
Jungen	—,85 „	1 „	—,30 „

Diese Gebühren sind nicht behördlich festgesetzt, sondern von altersher Ortsgebrauch.

In Bezug auf die Vertretung des Kapitäns durch den Heuerbas beim Anmustern hat sich hier bei den verschiedenen Seemannsämtern eine verschiedene Handhabung herausgebildet. In Leer und Papenburg wird der Heuerbas zur Vertretung zugelassen; in den wenigsten Fällen ist der Kapitän beim Anmustern zugegen. Dagegen findet in Emden und Westrhauderfehn keine solche Vertretung statt.

In Leer und in Papenburg betreiben die Heuerbase zugleich eine Schankwirtschaft, ohne daß dies jemals zu Mißständen geführt hat. Die Heuerbase sind eben alte Kapitäne, die das Anheuern der Mannschaft bei dem kleinen Schiffahrtsbetriebe nur im Nebenerwerb betreiben können. Überhaupt sind hier im Emsgebiete irgendwelche Mißstände, die zu einer Ausbeutung des Seemanns durch die Heuerbase führen könnten, nicht zutage getreten.

Im ganzen Emsgebiete sind 5 Heuerbase, und zwar 2 in Leer und je 1 in Emden, Papenburg und Westrhauderfehn.

Heuerbureaus werden von den einzelnen Großreedereien und Schiffahrts-Aktiengesellschaften nicht unterhalten; nur die Emder Heringsfischereigesellschaften heuern ihre Schiffsmannschaften direkt unter Übergehung der Heuerbase an.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Emden, die alte Schifferstadt, besitzt von altersher eine große Anzahl Wohlfahrtseinrichtungen, darunter folgende für die Seefahrer:

Die „Klementiner Bruderschaft", Kollegium der Schifferarmen, im Volksmunde „Botterschöttel" genannt. Gegründet wurde sie im Jahre 1481, die Stiftungsurkunde datiert von 1495. Die Schiffergilde als eigentliche Trägerin des Instituts, wird zuerst in der „Kercken-Ordnung to Emden, Anno 1597" erwähnt unter „van der Schipper Gilde und ihre Armen bedeninge". Der Vorstand besteht aus 2 Älterleuten und 4 Schaffern. Am Tage nach Weihnachten gehen noch jetzt 6 Bürger, jeder unter Vorantritt eines Waisenknaben, im feierlichen Gewande von Haus zu Haus zu einer Tellersammlung. Der Waisenknabe ruft jedesmal in die Türe: „Schipper Arme medeelen." Von dem alten Kapital, das verzinslich belegt ist, und dem Ertrage der Tellersammlung erhält jeder Schifferarme in gewissen Zeitabschnitten, alle 14 Tage oder jeden Monat 1 oder 1/2 Pfund Butter (daher der Name Botterschöttel) und im Winter 1 Schlitten Torf.

Die Schifferwitwen- und -Waisenkasse „Eendragt". Die „Eendragt" ist im Jahre 1827 gegründet, um „Schifferwitwen und -Waisen und erwerbsunfähige, hilfsbedürftige Seefahrer" durch eine jährliche Beisteuer zu unterstützen. Bis zum Jahre 1871 konnten nur Schiffskapitäne, die unter königlich hannoverscher Flagge fuhren und Steuerleute auf hannoverschen Schiffen, die in Ostfriesland oder Harlingerland wohnten, aufgenommen werden. Nachher ist die Mitgliedschaft auf die ganze Provinz Hannover erweitert. Es wird ein fester Beitrag erhoben, anfangs 15 Gulden holländisch und 7 1/2 Gulden je nach der Klasse. Dieser Beitrag ist jetzt in

30 Mk. und 15 Mk. umgewandelt. Als höchste Unterstützung ist 150 Gulden und 75 Gulden festgesetzt. Der Verein besitzt zur Zeit noch ein Vermögen von 58 676 Mk. Die Zahl der wirklichen Mitglieder beträgt noch 26 und erhalten 79 Personen Unterstützung. Diese beträgt für die erste Klasse jetzt 60 Mk. Die Gesamtsumme der seit Errichtung der Kasse (1827) gezahlten Unterstützungen betrug im Jahre 1900 an 494 052 Mk.

Der Verein hat in seinem Statut auch den Zweck aufgestellt: auch anderweit zur Hebung der heimatlichen Schiffahrt mitzuwirken zu suchen. Zu diesem Zwecke sind in den Wintermonaten wöchentliche Zusammenkünfte der wirklichen Mitglieder, unter dem Namen „Seemannskollegium", festgesetzt. Dieses Kollegium hat sich dann in der Neuzeit in den „Nautischen Verein" umgewandelt und erweitert.

Ember Schiffergilde-Witwenkasse. Diese ist aus der 1825 errichteten Witwenversorgungsanstalt für die Schiffergilde hervorgegangen. Der jährliche Beitrag ist 9 Reichstaler und der Höchstbetrag der jährlichen Unterstützung 40 Reichstaler. Zur Zeit besitzt der Verein ein Vermögen von 63 634 Mk., die Zahl der wirklichen Mitglieder ist 32, die Zahl der Unterstützten 19 und die jährliche Unterstützung selbst 140 Mk.

Papenburger Seefahrer-Witwen- und -Waisenkasse „Harmonie". Dieselbe ist im Jahre 1839 gegründet worden. Es scheint dabei die Ember Witwenversicherung „Eendragt" zum Vorbild gedient zu haben. Die Statuten beider Gesellschaften stimmen fast völlig überein; nur hat man in Papenburg noch eine dritte Klasse Versicherter, die Matrosen, hinzugenommen. Auch erstreckte sich der Papenburger Verein von Anfang an über ganz Hannover. „Alle Schiffer, Steuerleute und Matrosen, die königlich hannoversche Untertanen waren", konnten dem Verein beitreten. Im Jahre 1875 ist die Mitgliedschaft auf alle „deutsche Untertanen" erweitert.

Die größte Zahl der Unterstützten war im Jahre 1865, wo an 97 Witwen Unterstützungen im Gesamtbetrage von 3440 Gulden ausbezahlt wurden. Im Jahre 1855 hatte der Verein mit 272 Mitgliedern (Versicherten) die höchste Mitgliederzahl.

Mit der Abnahme der Papenburger Schiffahrt verminderte sich naturgemäß auch die Mitgliederzahl der Witwenversicherung und hatte dieselbe im Jahre 1891 nur noch 56 Mitglieder. Da damit die jährlichen Beiträge und die Höhe der gezahlten Unterstützungsgelder in gar keinem Verhältnis mehr zueinander standen, wurde die Liquidation des Vereins beschlossen. Die Beitragsleistung wurde eingestellt und erhält jedes Mitglied

anfänglich 70 Mk., nachher 100 Mk. pro Jahr bis das Stammkapital aufgezehrt ist, was wahrscheinlich im Jahre 1904 der Fall sein wird.

Seemannswitwen- und Waisenunterstützungskasse für Harlingerland in Karolinensiel. Dieselbe ist 1875 für Seefahrer aus dem Harlingerlande gegründet. Der jährliche Beitrag ist 10 Mk. Mit dem Niedergang der Schiffahrt ist hier wie bei allen übrigen Seemannshilfskassen des Emsbezirks die Mitgliederzahl eine geringe geworden. Gegenwärtig gehören nur mehr 25 Mitglieder dazu, und ist infolgedessen die Witwen- und Waisenunterstützung auf 52 Mk. jährlich heruntergesunken. Seit Gründung der Kasse sind an Unterstützungen 14 292 Mk. bezahlt.

Schifferwitwen-, -Waisen- und -Elternunterstützungsverein zu Norden. Der Verein ist 1859 gegründet, und zwar für Seefahrer, Kapitäne, Steuerleute und Matrosen in der Stadt Norden, den vormaligen Ämtern Norden und Greetsiel, sowie im Amte Berum und dem Dorfe Westeraccumersiel. Durch eine Statutenänderung im Jahre 1901 ist die Versicherung auf die Unterstützung erwerbsunfähiger, bedürftiger Mitglieder erweitert. Der jährliche Beitrag beträgt 6 Mk., die jährliche Unterstützung betrug anfangs 50 Mk.; im Jahre 1887 ist indessen bestimmt, daß die Höhe der jährlichen Unterstützung, die mindestens 50 Mk. betragen muß, jedesmal besonders festgestellt wird. Zur Zeit beträgt die Mitgliederzahl 10, das Vereinsvermögen 25 899 Mk. und die zuletzt gezahlte Unterstützung an 9 Bezugsberechtigte 900 Mk.

Die Seemannswitwen- und -Waisenversicherung zu Großefehn, die Effektenversicherung daselbst (beide gegründet 1875) und die Sterbekasse „Verbrüderung" zu Emden (gegründet 1862) sind wegen Mangel an Mitgliedern vor kurzem aufgelöst.

Effektenversicherungsgesellschaft in Oldersum. Diese Versicherung erstreckt sich auf Seefahrer aus Ostfriesland, Papenburg und Wilhelmshafen und der Besatzungen der Schiffe aus den genannten Bezirken. Die Versicherung selbst ist eine gegenseitige, doch ist die Beitragspflicht und damit auch die Ersatzpflicht dadurch beschränkt, daß nicht mehr als 10 Prozent der versicherten Summe als Jahresbeitrag in Anspruch genommen werden darf. Die Maximalsätze der Versicherungssummen sind: für einen Kapitän 600 Mk., für den Steuermann und Zimmermann je 450 Mk., für Bestmänner, Vollmatrosen und Vollköche je 300 Mk., für Leichtmatrosen und Jungen je 240 Mk. und von den Effekten einer Frau 450 Mk.

Die Gesellschaft ist 1870 gegründet und hatte dieselbe im Jahre 1875 die größte Zahl der Versicherten mit 402 Personen und einer Versicherungssumme von 161 775 Mk. 1901 waren noch 35 Personen mit 15 715 Mk. versichert. Die Beiträge betrugen in den 31 Jahren des Bestehens des Vereins durchschnittlich $2^{3}/_{4}$ Prozent. Im letzten Jahre sind noch 589 Mk. Entschädigungen ausbezahlt worden.

In der Einleitung zu den ersten Statuten der Papenburger Witwenkasse im Jahre 1839 heißt es:

„Je ausgedehnter und lebhafter die Schiffahrt von Papenburg aus betrieben und somit das vom Leben der Seefahrer abhängende Schicksal der Familien derselben den Elementen preisgegeben wurde, um desto mehr führte ein solcher Umstand das Bedürfnis herbei, das Fortkommen der hinterbliebenen Witwen und Waisen durch ein Lebensversicherungsinstitut der Seefahrer zu erleichtern."

Diese Worte zeigen zur Genüge, wie viel Wert der Seemann von altersher auf die Fürsorge für seine Familie gelegt hat. Es gibt deshalb wohl keinen anderen Berufsstand, der die Wohltaten der staatlichen Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung höher einschätzt und dankbarer genießt als der Seemann. Umso schmerzlicher wird daher auch empfunden, daß der Schlußstein dieser staatlichen Fürsorge, die Witwen- und Waisenversicherung für Seefahrer, so lange auf sich warten läßt.

Der Seemann an Bord.

Auf den kleinen Schiffen von 2, 3 und 4 Mann Besatzung — und um diese handelt es sich bei den Schiffen des Emsbezirks vorzugsweise — ist der Verkehr zwischen dem Schiffer und den Schiffsleuten mehr ein familiärer. Der Schiffer arbeitet selbst mit, er ißt mit der Mannschaft an einem Tisch und dieselben Speisen und damit sind viele Ursachen zur Unzufriedenheit weggefallen. Wenn die Mannschaft es auch wohl mal besser haben möchte, was dem Herrn genügt, damit muß sich auch der Gehilfe bescheiden.

Auf den größeren Schiffen hat man auf See allgemein die deutsche Wacheinteilung: in der Nacht ist alle 4 Stunden Wachwechsel und damit ein Wechsel von Arbeit und Ruhe, bei Tage hat die jedesmalige Freiwache noch vormittags von $8^{1}/_{2}$—$9^{1}/_{2}$ Uhr und nachmittags von $12^{1}/_{2}$—$2^{1}/_{2}$ Uhr

zu arbeiten. Diese deutsche Wache wird vom 1. April 1903 ab mit der Einführung der neuen Seemannsordnung in Wegfall kommen und damit der regelmäßige Wachtwechsel durchgeführt werden.

Das Volkslogis ist gewöhnlich in einem sogenannten Rauf, d. h. einem Volkshause, das genügenden Raum enthält, auch hat jeder Mann eine besondere Koje. Diese liegen zwar in zwei Etagen übereinander, das ist aber sogar bei den Passagierkojen der 1. und 2. Kajüte auf den Passagierdampfern auch nicht anders. Auch bei den ganz kleinen Schiffen, wo das Logis unten liegt, ist noch Raum hinreichend und für jeden, Schiffer und Schiffsmann, eine besondere Koje.

Auf den alten Heringsloggern sind indessen nicht genügend Kojen für die Mannschaft, so daß die beiden Jungen, der Abholer und der Reepschießer je mit einem Matrosen zusammenschlafen muß. Auch die beiden Leichtmatrosen schlafen zusammen. Bei den Loggern neuerer Bauart ist indessen für eine ausreichende Zahl von Kojen gesorgt, so daß jeder Schiffsmann seine besondere Koje erhält.

Der Seemann im Hafen.

Auf See wird der Seemann sozusagen von allen geistigen Getränken entwöhnt. Bezeichnenderweise führt auf den Kauffahrteischiffen keine Speiserolle geistige Getränke auf. Das Bier der neuen deutschen Speiserolle ist als Mittel gegen den Skorbut gedacht. Gelegentlich wird wohl mal zur Aufmunterung vom Schiffer ein „Besahnsschootan", ein Schnaps gegeben. Zur Stärkung der Schiffsleute, wenn diese im kalten, stürmischen Wetter „überall" gehalten werden müssen, wird heißer Kaffee verabreicht.

Wenn das Schiff dann in einen Hafen einläuft, wird der Schiffsmann sich von den dortigen Vergnügungen selbstverständlich nicht abschließen. Nimmt er sich dabei nicht sehr in acht, so ist er betrunken, ehe er es weiß. Ihn deshalb der Trunksucht beschuldigen, wäre doch vollständig verfehlt. Die Schiffsoffiziere und älteren Seeleute haben sich gewöhnlich schon beherrschen gelernt und kommt Trunkenheit unter ihnen verhältnismäßig selten vor. Bei den Schiffsoffizieren würde dieses, wenn es im Schiffsdienst vorkommen würde, bei den meisten Reedereien unbedingt die Entlassung nach sich ziehen. Wer den Seemann ausschweifend schilt, legt nicht den richtigen Maßstab an. Ein Vergleich mit unseren jungen Leuten in den Städten, sowohl aus den unteren als aus den höheren Ständen, wird entschieden zu Gunsten des Seemanns ausfallen. Er selbst ist gewohnt, an seine Lebenshaltung den Maßstab seines elterlichen Hauses, wo echte Sittlichkeit hochgehalten wird,

anzulegen. Wenn er in den Hafenstädten auch immer nicht gerade wie ein Heiliger lebt, so wird man ihn, der monatelang zwischen den beiden Steven gesessen und nur Wasser ringsherum und den blauen Himmel über sich gesehen hat, dieserhalb doch nicht zum Wüstling stempeln wollen.

Im allgemeinen ist der ostfriesische Seemann solide, weil er eben zu sparsam veranlagt ist. Diese Sparsamkeit hält ihn vielfach an Bord fest, wo es viel besser wäre, wenn er sich am Lande umsehen würde, auch wenn dabei etwas Geld drauf ginge.

Das häusliche Leben des Seemanns.

Im Emsbezirke wohnt die große Masse der Seeleute auf dem Lande, Papenburg ist auch mehr als ein großes Fehn zu betrachten. Ein großer Teil unserer jungen Seeleute hält nun noch an der alten Tradition fest, sie gehen mit der ausgesprochenen Absicht zur See, um es bis zum Schiffsoffizier, bis zum Kapitän zu bringen. Die Fahrzeit vor dem Mast als Junge, Leichtmatrose und Vollmatrose, bildet für sie nur die Lehrzeit, aber gleichzeitig gewinnen sie damit die Mittel zum späteren Studium. Sie ersparen sich während dieser Zeit so viel, daß sie die Kosten des 8—9 Monate Schulbesuchs und nachher die Kosten des Einjährigfreiwilligendienstes in der kaiserlichen Marine bestreiten können. Gottlob ist es für einen jungen Mann hier an der Küste noch eine Schande, wenn er nicht von seinem Selbstersparten zum Steuermann lernen kann. In gleicher Art müssen ihm die 24 Monate Fahrzeit als Steuermann vor Ablegung der Schifferprüfung die Mittel gewähren, um das Studium auf der Schifferklasse zu bestreiten. Die übrigen jungen Seeleute, die nicht von Anfang an die Absicht haben, sich zum Schiffsführer aufzuschwingen, verschwenden in den jungen Jahren darum doch ihr Geld nicht, sondern sind im Gegenteil oft noch sparsamer als die anderen. Sie sparen, um die Mittel zusammenzubringen, sich eine Stelle, d. h. Haus und Ländereien kaufen zu können. Damit wird auch gleich der Grund zur Familie gelegt. Gewöhnlich schon in recht jungen Jahren, in der Mitte der zwanziger, sucht er sich eine Lebensgefährtin aus und fängt das Sparen dann erst recht an. Seine Plaatse wird ihm zum Spartopf: die Hypotheken müssen allmählich abgetragen, der Boden durch kräftige Düngung verbessert, vielleicht ein Stück Weideland oder Acker oder eine Moorplaatse zugekauft werden. Denn — er will nicht ewig fahren, fahren so lange er noch den Flügel (die Windfahne am Masttopp) sehen kann; in verhältnismäßig jungen Jahren, Mitte der vierziger oder Anfang der fünfziger, will er am Lande bleiben und seinen Kohl bauen können. Dazu

muß aber die Frau mithelfen. Sie muß, während er fährt, das Land bebauen, das Vieh heranzüchten, ihr Mann stellt ihr nur das nötige Betriebskapital in seinem Ersparten zur Verfügung. Es ist ein Glück für unsere deutsche Schiffahrt, daß wir noch so ideale Zustände unter der Schifferbevölkerung haben. Würde sich diese in die Städte zusammendrängen, so würden die jetzigen Heuern nicht zum Unterhalt der Familien ausreichen. Gewiß sind die Heuern in den letzten Jahrzehnten bedeutend gestiegen. Auch schon früher, im Anfange der fünfziger Jahre, waren die Matrosenheuern an der Weser 17 Taler Gold, d. w. 56 Mk. und in Hamburg 14 Taler Kurant = 51 Mk. Nach dem großen Bankkrach Ende der fünfziger Jahre gingen die Heuern wieder zurück auf 36 Mk. Erst Mitte der sechziger Jahre stiegen sie wieder auf 45 Mk. Ich habe damals hier in Papenburg 14 Reichstaler = 42 Mk. Heuer als Vollmatrose bekommen. Nach dem deutsch-französischen Kriege, 1871, stiegen die Heuern wieder bedeutend, auf 55—57, stellenweise auf 60 Mk. Bald aber, 1876, fielen sie wieder auf 45—50 Mk. Jetzt werden ja 55—65 Mk. bezahlt. Das reicht aber für einen verheirateten Mann, wenn die Familie allein von der Einnahme des Mannes leben soll, noch immer nicht aus. Wie unten [1]) nachgewiesen ist, verbraucht der gewöhnliche Seemann, auch wenn er äußerst sparsam lebt, noch immer rund 250 Mk. jährlich für sich. Bei einer Monatsheuer von 60 Mk. und 11 Monate Fahrzeit im Jahre — das ist doch recht hoch gegriffen — ist sein Jahresverdienst 660 Mk. Es bleiben also für seine

[1] Jahresverbrauch eines gewöhnlichen Seemanns:

Verbrauch an Seekleidern:		
1 wasserdichter Anzug (sog. Ölzeug) . . .	15 Mk.	
1 Paar Seestiefel (halten 2 Jahre aus) 25 Mk.	12 „	
4 Paar Schuhe à 5 Mk.	20 „	
3 Päckchen Unterkleider (Hemden, Unterhosen)	33 „	
6 Paar Strümpfe	12 „	
Überkleider (Rock, Hosen, Mütze u. a.) . . .	35 „ [2]	127 Mk.
Dazu:		
1 besserer Anzug (fürs Landgehen)		35 „ [2]
Verbrauch an Tabak 12 Pfund à 1,50 Mk.		18 „
Verbrauch an Seife u. a.		4 „
Sonstige Kleinigkeiten		6 „
Verzehrung		50 „ [2]
Invaliditätsbeitrag		6 „
	zusammen	246 Mk.

[2] Diese Sätze sind absichtlich so niedrig eingestellt, daß nur ein äußerst sparsamer Mann damit auskommen kann.

Familie noch etwa 410 Mk. übrig. Im vorstehenden ist nur die reine Heuer gerechnet, wir müssen aber auch noch die Überstundengelder hinzurechnen. Diese sind auf den verschiedenen Schiffen verschieden hoch. Auf einigen Frachtdampfern, die bei kurzen Reisen viele Zwischenhäfen anlaufen, wo dann oft die ganzen Nächte hindurch Ladung gelöscht und neue Ladung wieder eingenommen wird, betragen die Überstundengelder manchmal bis 12 Mk. im Monat. Auf anderen Dampfern dagegen kommen die Schiffsleute nicht höher als 3—6 Mk. Auf Segelschiffen haben die Schiffsleute selten Überstunden, 2—3 Mk. im Monat ist dort schon recht viel. Verheiratete Matrosen suchen sich daher häufig als Koch, Zwischendecksteward, Bootsmann und dergl. höheren Verdienst. Für ein Leben in der Stadt, vorausgesetzt, daß die Frau nicht einen eigenen Erwerb hat, reicht dieses alles noch nicht aus.

Ausschau in die Zukunft.

Aus dem selbständigen Betriebe der Schiffahrt ist das Emsgebiet nahezu ganz ausgeschieden, auch ist von der Zukunft nur insoweit Besserung zu erwarten, als hoffentlich der neue Ember Hafen das Großkapital der Hansestädte, des Binnenlandes nach sich ziehen wird und sich dort Dampfschiffahrtsgesellschaften bilden werden. Könnte aber der kleine Rest der Küstenschiffahrt erhalten bleiben, so würde diese alljährlich noch eine ganze Anzahl tüchtiger Seeleute heranbilden. In Westrhauderfehn sind z. B. in den beiden letzten Jahren 1901/1902 noch 129 Unbefahrene angemustert. Die wachsende Zahl der Heringslogger kann dafür keinen Ersatz bieten, so lange diese meistenteils mit Binnenländern aus dem Lippegebiet und mit Ausländern bemannt werden. Es ist eine in Seemannskreisen wohlbekannte Tatsache, daß in dem Lipper nur selten ein richtiger Seemann steckt. Selbst wenn sie jahrelang auf den Heringsloggern gefahren haben, bleiben sie unbeholfen, wie eine wirkliche Landratte. Es ist, als ob sie in den 6 Monaten, die sie alljährlich zu Hause zubringen — die Fangzeit beträgt ja nur etwa 24 Wochen — alles Salzwasser von sich abgewaschen haben. Recht bezeichnend dafür ist, daß auf jedem Heringslogger ein Fischermann besonders dafür bezahlt erhält — 3 Mk. jede Reise —, daß er auf See nach oben in die Masten klettert, um dort die Takeln einzuscheren. Derselbe führt den Ehrennamen „Waghals". Das war schon vor 60—70 Jahren so, wie mir unsere alten Kapitäne versicherten, als die Lipper unter dem Spottnamen „Muffen" die holländischen Heringsbuysen benannten und ist auch jetzt noch in Geltung.

Eine große Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Küstenschiffahrt wäre somit staatlicherseits wohl ange-

bracht. Aber auch ohne diesen selbständigen Betrieb der Schiffahrt kann das Emsgebiet für die deutsche Großschiffahrt, für unsere Kriegsmarine von großer Bedeutung bleiben. Der Emsbezirk wird eine große Anzahl ausgezeichneter Seeleute liefern, wenn dafür gesorgt wird, daß die angeborene Lust und Liebe zum Seeleben nicht gewaltsam unterdrückt wird. Guter Lohn, gute Kost und gute Behandlung an Bord der großen Schiffe reichen allein noch nicht aus, um unsere Jugend wieder in großen Massen nach See zu bringen. Das große Selbständigkeitsgefühl, das dem Friesen, dem Niedersachsen in so hohem Maße eigen ist, hält sie fern von solchen Beschäftigungen, wo sie nicht selbständig werden können und wo sie zeitlebens Knechte bleiben müssen. „Laiwer ain klain Heer as ain groot Knecht!" Versperrt man unserer Jugend den Weg zu den Führerstellen der großen Schiffe, so versperrt man ihnen damit den Weg nach See. Jeder Kapitän eines großen Schiffes der Weser oder der Elbe, der an seinem Geburtsort, auf dem Fehn oder in einem der kleinen Städte des Emsbezirks wohnen geblieben ist, zieht alljährlich eine Anzahl seiner Nachbarkinder nach See hin. Die meisten Kapitäne suchen sowieso ihre Mannschaften aus ihrer Heimat zu beziehen.

Man befürchtet nun, daß durch den Einfluß der Schulschiffe den Seeleuten des Emsbezirks das Aufsteigen zu Führern der großen deutschen Schiffe versperrt werden wird. Unsere Seeleute von der Waterkante sind immer aus der breiten Masse des Volkes hervorgegangen. Diese können aber für ihre Söhne nicht 370 Mk. beim Eintritt in den Schiffsdienst aufwenden, wie die Schulschiffe des deutschen Flottenvereins fordern. Wir sind vielmehr gewohnt, daß der Junge schon im ersten Jahre so viel verdient, daß er die Kosten einer notdürftigen Seeausrüstung selbst abtragen kann. Durch Einrichten von mehr Freistellen auf den Schulschiffen wird man dieses Übel nicht beheben. „Freistellen sind Armenhausstellen," heißt es im Friesensprichwort. Mit den Kadetten kann man sich hier erst recht nicht befreunden. Man befürchtet davon nicht bloß ein Verdrängen der Niederdeutschen aus ihrem alten Erbe, der Herrschaft zur See, sondern auch ein Züchten von sozialen Gegensätzen und Unzufriedenheit in den Schiffsoffizierskreisen, was keinenfalls zur Hebung der deutschen Schiffahrt dienen kann.

Von den nautischen Vereinen des Emsbezirks sind statt dessen als Mittel, die jungen Leute wieder nach See zu bringen, vorgeschlagen: 1. Der Schiffsjungenzwang und staatliche Entschädigung für überschüssig mitgeführte Schiffsjungen, und 2. Bereitstellung von staatlichen Mitteln, um bedürftigen Jungen, die zur See gehen wollen, die notwendige Seeausrüstung zu beschaffen.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CIII.

Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Zweite Abteilung.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

Piererſche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.




3 2044 105 210 413